

ISSN 0130—2701



XXVI

РОДНОЙ ПАРТИИ
НАШИ ДУМЫ
И ДЕЛА



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

• • • ФЕВРАЛЬ • • •

2

• 1981 •

ПОБЕДИТЕЛЬ ПРЕДСЪЕЗДОВСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ —

БРЯНСКИЙ АВИАСПОРТКЛУБ

● Спортсмен-авиамodelист В. Гориславский.

● Укладка парашютов на старте.

Готовя достойную встречу XXVI съезду КПСС, Брянский авиационно-спортивный клуб ДОСААФ добился положительных результатов. Досрочно выполнены плановое задание и социалистические обязательства. Сверх плана подготовлено два спортсмена второго разряда, семь — третьего и юношеского разрядов, три общественных инструктора. Велась работа с молодежью в городах Новозыбков, Клинцы, Дубровка, где обучено 69 парашютистов третьего разряда.

Улучшилась материально-техническая база, крепче стала дисциплина, повысилась успеваемость, выросло количество ударников коммунистического труда. Звено парашютной подготовки, которое возглавляет В. Никифоров, секретарь парторганизации клуба, подтвердило звание коллектива коммунистического труда. Звания коллектива коммунистического труда удостоено и летное звено Н. Изотова. Мы добились 100-процентного коэффициента готовности самолетов. Трём самолетам присвоено наименование — «отличный». Коэффициент автотракторного парка составил 90 процентов.

Команда парашютистов клуба заняла первое место в соревнованиях спортсменов Западной зоны, а также в межобластных соревнованиях на кубок воспитанника клуба дважды Героя Советского Союза П. М. Козмина, третье место — в турнире на кубок Партизанской славы, приняла участие в межобластных стартах на кубок Ю. А. Гагарина, в республиканской встрече, а также в чемпионате страны. Некоторых успехов добились и авиамodelисты.

Авиаспортклуб три года подряд награждался переходящим Красным знаменем Брянского обкома ДОСААФ, обкома комсомола и обкома профсоюза работников культуры за первое место в социалистическом соревновании учебных организаций области. Мы также удостоились переходящего Красного знамени воздушно-десантных войск. И вот теперь завоевано переходящее Красное знамя ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиарботников.

*Продолжение
читайте на стр. 6—8.*



РОДНОЙ ПАРТИИ НАШИ ДУМЫ И ДЕЛА

23 ФЕВРАЛЯ 1981 ГОДА войдет новым историческим событием в жизнь советского народа: в этот день начнет работу XXVI съезд КПСС.

В Москву, в Кремль, во Дворец съездов придут со всей страны посланцы 17-миллионной армии коммунистов. Делегаты заслушают и обсудят на своем высшем партийном форуме Отчет Центрального Комитета КПСС о проделанной за пятилетие работе, примут исторической значимости решения по всем направлениям внутренней жизни Родины, выработают основную стратегическую линию дальнейшей борьбы за упрочение мира между народами, за обуздание развязанной агрессивными силами империализма гонки вооружений.

Сейчас повсюду в стране проходит всенародное обсуждение проекта ЦК КПСС к XXVI съезду партии «Основные направления экономического и социального развития СССР на 1981—1985 годы и на период до 1990 года». В важнейшем документе партии творчески обобщена практика коммунистического строительства в нашей стране, учтен опыт братских социалистических государств, определены задачи на будущее.

Завершилась десятая пятилетка. Стала историей еще одна глава летописи героического труда созидателей коммунистического общества. Под испытанным руководством ленинской партии, претворяя в жизнь экономическую стратегию, выработанную двумя предыдущими съездами КПСС, советский народ сделал новый шаг в создании материально-технической базы коммунизма, в повышении благосостояния советских людей. За пять лет на 400 миллиардов рублей увеличился по сравнению с 9-й пятилеткой национальный доход, на 717 млрд. рублей произведено промышленной продукции, на 50 миллиардов — сельскохозяйственной.

СССР — страна новостроек. Самоотверженным творческим трудом народа возведено за минувшее пятилетие 1200 крупных промышленных предприятий. Среднегодовой валовой сбор зерна за минувшие пять лет впервые превысил 200 миллионов тонн.

С небывалым размахом решаются научно-технические и социальные проблемы. Пятьдесят миллионов человек справились в десятой пятилетке новоселье или улучшили свои жилищные условия. На 530 миллионов квадратных метров прибавилось в городах, рабочих поселках и на селе благоустроенных квартир. Ныне более 80 процентов трудящихся живут в отдельных, со всеми удобствами квартирах.

В одиннадцатой пятилетке темпы жилищного строительства, особенно во вновь осваиваемых районах, по-прежнему планируется сохранить на таком же высоком уровне. И это закономерно. Свою главную задачу партия, как всегда, видит в том, и это с особой силой подчеркивается в проекте Основных направлений развития страны на восьмидесятилетие, чтобы неуклонно осуществлять подъем материального и культурного уровня жизни народа, настойчиво продолжать создание лучших условий для всестороннего развития личности. Основной, стержнем нашего благополучия является непрерывное повышение эффективности всего общественного производства, рост производительности труда, социальной и трудовой активности всех советских людей.

Все, чем мы располагаем, что составляет богатство, гордость и мощь социалистической Отчизны, создано и создается ежедневно, ежечасно творческим вдохновенным высокопроизводительным трудом рабочего класса, колхозного крестьянина, научно-технической интеллигенции, каждым советским человеком — пионером социалистического преобразования общества. Это он, советский человек — созидатель, — варит сталь, прокладывает сивозы таежные нехоженые дебри магистралей железных и автомобильных дорог, возводит города, промышленные комплексы, электростанции, строит космические корабли, покоряет океанские просторы, преобразует пустыни Средней Азии и древние земли Нечерноземной зоны.

И во главе созидательного труда народа — наша родная Коммунистическая партия, партия Ленина. Органически соединив в прочный сплав политику с творческим энтузиазмом трудящихся, КПСС уверенно и неуклонно ведет Страну Советов победоносным курсом Октября, светлой дорогой коммунизма.

Все, что делается в интересах подъема производительных сил Родины, делается ради одной великой и благородной цели — чтобы каждый жил сегодня лучше, чем вчера, а завтра лучше, чем сегодня, чтобы непрерывно, зримо совершенствовались условия труда и отдыха, весь образ жизни, чтобы росли трудовая, общественная и политическая активность людей. Сейчас она наглядно проявляется в размахе предсъездовского социалистического соревнования, в досрочном выполнении величественных и широчайших по размаху планов партии.

Свой весомый вклад в приумножение экономической и оборонной мощи Родины вносит почти стомиллионный отряд членов дважды орденоносного оборонного Общества. Среди передовиков производства, ударников коммунистического труда тысячи и тысячи членов ДОСААФ. В этом номере активисты оборонного Общества рассказывают о трудовых и спортивных успехах, посвященных XXVI съезду КПСС.

А эти успехи значительны. Многие коллективы авиационных клубов выполнили свои предсъездовские обязательства: повысили качество подготовки специалистов для Вооруженных Сил и народного хозяйства, подготовили много мастеров спорта и разрядников.

Авиационные спортсмены ДОСААФ одержали убедительные победы на международных турнирах. В тринадцатый раз советские парашютисты завоевали звание сильнейших в мире. С победами возвратились на родную землю с чемпионатов Европы, соревнований спортсменов дружественных социалистических стран наши летчики. Поправки в таблицу рекордов внесли планеристы.

За достижения в военно-патристической воспитательной работе с молодежью, высококачественную подготовку авиационных специалистов и авиационных спортсменов пять авиационных и авиаспортивных клубов — победители предсъездовского социалистического соревнования — награждены переходящим Красным знаменем ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиаработников. Среди них — Волчанское авиационное училище летчиков, Запорожский и Кемеровский авиационные клубы, Центральный планерный аэроклуб, Брянский авиаспортивный клуб. Отмечена хорошая работа коллек-

тивов других авиационных учебных организаций.

С каждым годом растет тяга молодежи к техническим и военно-прикладным, в частности, авиационным видам спорта. Сейчас в стране ими занимается свыше трех десятков миллионов юношей и девушек. В десятом пятилетии в Улан-Удэ, Новокузнецке и Ишимске были открыты авиационные и авиаспортивные клубы.

Коммунистическая партия проявляет постоянную заботу о развитии физической культуры и спорта. В начавшейся одиннадцатой пятилетке перед оборонным Обществом, перед коллективами авиационных клубов стоят новые почетные задачи по дальнейшему развитию технических и военно-прикладных видов спорта, воспитанию членов ДОСААФ в духе советского патриотизма и социалистического интернационализма, по дальнейшему укреплению оборонного могущества Социалистической Отчизны. И эти задачи, какой бы трудности и сложности они ни были, под руководством Коммунистической партии будут решены.

Слава родной партии — вдохновителю и организатору всех наших побед!

За нашу Советскую Родину!

**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ** № 2
(365)
1981

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ
АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ
ВСЕСОЮЗНОГО ОРДЕНА ЛЕНИНА
И ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
ДОБРОВОЛЬНОГО
ОБЩЕСТВА
СОДЕЙСТВИЯ АРМИИ,
АВИАЦИИ И ФЛОТУ
(ДОСААФ СССР)

Издается с 1950 года
© «Крылья Родины», 1981.



ГОРДИМСЯ РОДНЫМ УЧИЛИЩЕМ

Фото В. ТИМОФЕЕВА

● На снимках: заместитель командира полка по политической части подполковник В. Дубовин, секретарь партийной организации майор В. Денисов.

● Коммунист, военный летчик-инструктор 1-го класса майор А. Ткачев.

● Курсанты-выпускники, молодые коммунисты В. Соломатин, Ю. Кобзарь, В. Комов.

...СВЕРХЗВУКОВОЙ УЧЕБНО-БОЕВОЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ ВЫРУЛИЛ НА ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ И, ЗАСТЫВ НА КОРОТКОЕ ВРЕМЯ, С ГРОХОТОМ УСТРЕМИЛСЯ ВПЕРЕД. ЗА НИМ НА ПОЛОСУ ВЫШЕЛ ВТОРОЙ, ТРЕТИЙ... ЛЕТАЛИ КУРСАНТЫ ХАРЬКОВСКОГО ВЫСШЕГО ВОЕННОГО АВИАЦИОННОГО ОРДЕНА КРАСНОЙ ЗВЕЗДЫ УЧИЛИЩА ЛЕТЧИКОВ ИМЕНИ ДВАЖДЫ ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА С. И. ГРИЦЕВЦА... НЕДАВНО ЭТО, ИЗВЕСТНОЕ В НАШЕЙ СТРАНЕ, ВОЕННО-УЧЕБНОЕ ЗАВЕДЕНИЕ ОТМЕТИЛО СВОЙ 50-ЛЕТНИЙ ЮБИЛЕЙ, И ПОЛЕТЫ НА СВЕРХЗВУКОВЫХ — ЭТО ЕГО СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ, ЕГО, ТАК СКАЗАТЬ, СОВРЕМЕННАЯ ИСТОРИЯ. А ЧТО БЫЛО ВЧЕРА?



...12 НОЯБРЯ 1930 ГОДА решением советского правительства была образована 9-я Объединенная военная школа летчиков и летчиков-наблюдателей.

В ноябре 1932 года состоялся первый выпуск. Всего в предвоенные годы из стен школы вышло 1500 летчиков и 3500 летчиков-наблюдателей.

В 1938 году школа была реорганизована. На ее базе созданы: Харьковское авиационное училище штурманов и Чугуевское военное авиационное училище летчиков. В 1939 году Чугуевскому училищу было присвоено имя дважды Героя Советского Союза С. И. Грицевца. В 1960 году оно стало высшим, начало выпускать летчиков-инженеров. В 1961 году переименовано в Харьковское. В 1970-м награждено Ленинской почетной грамотой, а в 1975-м — орденом Красной Звезды.

В 1938 году его воспитанники самоотверженно сражались с врагами нашей Родины над озером Хасан и рекой Халхин-Гол, над Карельским перешейком, в небе героической Испании.

В первые дни Великой Отечественной войны были сформированы и ушли на фронт эскадрильи И-16 под командованием старшего лейтенанта М. Павлова и звено И-15 под командованием старшего лейтенанта В. Баклыгина. Впоследствии из числа летчиков-инструкторов был сформирован и 728-й истребительный авиаполк. Он прошел славный боевой путь от Москвы до Берлина. Летчики полка уничтожили 550 вражеских самолетов.

В тот грозный период времени вся партийно-политическая работа с личным составом училища была подчинена главному — подготовке для фронта мужественных, идейно закаленных, преданных Родине воздушных бойцов. Среди курсантов широко распространялся боевой опыт летчиков-фронтовиков. В этом, прежде всего, заслуга инструкторов, командиров звеньев и эскадрилий. Проходя стажировку в боевых полках, они вносили новые элементы в обучение курсантов боевым действиям истребительной авиации.

Родина высоко оценила подвиги питомцев училища. Героями Советского Союза стали 229 его воспитанников. Десяти из них это звание присвоено дважды, а И. Н. Кожедубу — трижды. В послевоенные годы многие выпускники училища за особые заслуги в овладении техникой, высокие показатели в обучении и воспитании летных кадров и многолетнюю безаварийную работу в авиации удостоены высшей степени летного отличия — звания «Заслуженный военный летчик СССР» и «Заслуженный военный штурман СССР».

В училище проводится большая политическая и организаторская работа по обучению и воспитанию беспрдельно преданных Родине, Коммунистической партии, отважных и умелых летчиков-инженеров. Командование, партийная и комсомольская организации воспитывают у курсантов высокую идейную убежденность, развивают постоянную готовность выполнять поставленные задачи в любой обстановке, вырабатывают готовность к решительным действиям по уничтожению противника любой ценой.

«Мы гордимся родным училищем». Так коротко охарактеризовал общий настрой личного состава ветеран училища И. Алехов. И это не случайно. Илья Алексеевич воспитал целую плеяду воз-

душных бойцов, грудью защитивших страну в минуту опасности. В звене, в котором он был командиром, проходил суровую школу возмужания и сержант Иван Кожедуб.

На празднование юбилея в училище прибыли его ветераны и в частности воспитанник И. Алехова, бывший начальник политотдела В. Филатов. Владимир Александрович рассказал собравшимся об офицерах запаса С. Безвиненко, Г. Ломовцеве, М. Бережном, И. Сыса, внесших немалый вклад в обучение и воспитание воздушных защитников Отчизны.

Воспитанники училища... Где бы они ни были, где бы ни трудились, в сердце своем они всегда несут частицу родного училища. В юбилейные дни здесь гостили многие его питомцы. Среди почетных гостей генерал-майоры авиации Ю. Уткин и М. Лантрат, летчик-космонавт СССР полковник В. Ляхов, полковник В. Ермолаев.

Традиции отцов — крылья сыновей. Не случайно поэтому здесь практикуются встречи с прославленными летчиками и космонавтами — выпускниками этого вуза. Частые гости курсантов — трижды Герой Советского Союза И. Кожедуб, дважды Герой Советского Союза А. Ворожейкин, Герои Советского Союза А. Воронько, Н. Свитенко — летчики-фронтовики и летчики-испытатели. А. Леонов, А. Филиппенко, В. Аксенов, В. Лазарев, В. Ляхов, Ю. Малышев — летчики-космонавты СССР.

Священное место в училище — площадь, на которой воздвигнут монумент в честь 50-летия вуза. На высоких стелах, образующих замкнутый круг, имена выпускников — Героев Советского Союза. Биография каждого из них — беззаветный пример мужества и героизма, преданности Родине, партии.

...Это случилось у реки Халхин-Гол. В воздушном бою был подбит самолет командира полка В. Забалуева. Летчик приземлился на вражеской территории. Со всех сторон к нему приближались враги. Казалось, конец неизбежен. И вдруг на глазах у японских солдат приземлился еще один И-16. Минуту спустя он поднялся в воздух. Так Герой Советского Союза С. И. Грицевец спас своего командира. Вскоре С. И. Грицевец был удостоен второй Золотой Звезды, стал одним из первых в нашей стране дважды Героев.

Профессию летчика считают героической. В этом заложен глубокий смысл. Авиаторы проявили отвагу и мужество в годы войны. Высокую выучку показывают и в мирное время, оказавшись по стечению обстоятельств в различных сложных ситуациях.

В училище широко известен подвиг,

совершенный курсантом В. Кулиничем. При выполнении учебного полета на реактивном самолете Кулинич оказался в сложной аварийной обстановке. Все решили качества, воспитанные у курсанта его командирами: смелость, находчивость, умение.

Не растерялся в сложной, опасной обстановке и курсант выпускного курса В. Ялымов. Он летел на максимальной скорости и большой высоте, когда раздался резкий удар и в кабину ворвался плотный воздушный поток. Комсомолец Ялымов не растерялся, проявил спокойствие, умение владеть собой, принимать грамотные решения. Полет закончился благополучной посадкой на своем аэродроме.

Подобные факты еще раз подтверждают правильность курса, взятого в идеологической, политико-воспитательной работе с курсантами, курса, основанного на пропаганде лучших образцов служения Родине, партии, внедрении в жизнь и быт будущих летчиков героического наследия прошлого. Недаром курсант выпускного курса, стипендиат имени Ленинского комсомола Александр Пушняков сказал: «С фронтовиками меня связывает незримая, но прочная нить боевых традиций. Научиться все делать так, как делали они, — в этом моя задача».

Александр Пушняков — секретарь комсомольского бюро роты курсантов, прилагает немало сил и старания, чтобы помочь командованию в воспитании настоящих воздушных бойцов. Пушняков и его товарищи полны решимости твердо следовать традициям старшего поколения.

Свой полувековой юбилей личный состав училища, идя навстречу XXVI съезду родной Коммунистической партии, встретил высокими показателями в боевой и политической подготовке. Большинство учебных эскадрилий и звеньев стали отличными. Впереди соревнующихся — коммунисты А. Айрапетов, А. Самойлов, А. Курдюпов, Ю. Ницан и другие офицеры, прапорщики, сержанты, курсанты и солдаты. Воодушевленные историческими свершениями советского народа в коммунистическом строительстве, они прилагают все силы к

тому, чтобы поднять на новый, более высокий уровень боевую готовность учебных подразделений, повысить качество учебного процесса и летной выучки будущих защитников нашей любимой социалистической Родины.

Полковник И. СВЕТИЧНЫЙ

К НОВЫМ РУБЕЖАМ

А. МАМАЕВ,
начальник управления ЦК ДОСААФ СССР

В ПРОЕКТЕ ЦК КПСС к XXVI съезду партии «Основные направления экономического и социального развития СССР на 1981—1985 годы и на период до 1990 года» большое внимание уделено проблемам дальнейшего повышения воспитания советских людей в духе патриотизма и социалистического интернационализма, проблемам формирования нового человека, вопросам еще более широкого всестороннего развития в стране физической культуры и спорта.

Важный вклад в решение этих задач вносит наряду со всеми и наше оборонное Общество, насчитывающее в своих рядах 94 миллиона человек. В годы только что завершенной десятой пятилетки комитеты, первичные организации, коллективы школ, аэроклубов, авиаспортивных клубов ДОСААФ добились определенных успехов в идейной закалке членов ДОСААФ, в военно-патриотической и спортивной работе с молодежью.

Пример в работе по идейному, военно-патриотическому воспитанию досаафовцев показывают коммунисты, работающие в комитетах, первичных, спортивных и учебных организациях Общества. Сотни и тысячи их, не жалея ни сил, ни времени, ведут среди молодежи пропаганду революционных, боевых и трудовых традиций партии, советского народа, Вооруженных Сил, выступают с лекциями и докладами, являются наставниками, общественными инструкторами, тренерами, преподавателями в технических школах, аэроклубах, возглавляют спортивные секции и кружки.

Среди коммунистов энтузиастов военно-патриотической, оборонно-массовой работы в организациях ДОСААФ — участники гражданской и Великой Отечественной войн, ветераны Вооруженных Сил, войны армии, авиации и флота, знатные труженики промышленности, сельского хозяйства, ученые, инженеры.

Новый импульс деятельности организациям оборонного Общества придало постановление ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы». Претворяя в жизнь решения XXV съезда КПСС, постановления ЦК партии, многие комитеты и организации ДОСААФ проделали за последние годы значительную работу, направленную на дальнейшее совершенствование и повышение уровня всей военно-патриотической пропаганды, на усиление ее эффективности. Стали более содержательно

проходить месячники и недели оборонно-массовой работы. Организации оборонного Общества ныне активней принимают участие в проведении совместно с комсомолом, профсоюзами, другими заинтересованными организациями Всесоюзного похода молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа. Организации ДОСААФ находят более эффективные формы участия в военно-спортивных играх «Орленок» и «Зарница», внося в эти игры военно-прикладную направленность. Особенно следует отметить досаафовцев Белоруссии, Украины, ряда областей Российской Федерации, Москвы, Ленинграда. За десятую пятилетку Центральным комитетом ДОСААФ СССР, ЦК ДОСААФ союзных республик, краевыми и областными комитетами Общества осуществлены определенные меры по совершенствованию и наращиванию материально-технической базы идеологического и патриотического воспитания трудящихся, особенно молодежи. За минувшие годы создано 37 Домов ДОСААФ, в школах Общества оборудованы сотни ленинских комнат. Возросла оснащенность учебных и спортивных организаций современными техническими средствами пропаганды. Сейчас мы располагаем на местах сотнями киноустановок, тысячами телевизоров, магнитофонов, диапроекторов, систематически пополняется фонд библиотек.

Растет число первичных организаций, где идейному, военно-патриотическому воспитанию, деятельности проводимых мероприятий уделяется повседневное и самое пристальное внимание. Для молодежи организуются специальные лектории о ленинских заветах, о требованиях КПСС и Конституции СССР о защите социалистического Отечества, по военно-техническим вопросам, читаются лекции о советских Вооруженных Силах, о боевом братстве народов и армий стран социалистического сотрудничества. Такие лектории активно функционируют, например, в досаафовских организациях Минского тракторного завода, колхоза имени В. И. Ленина, Старорусского района Новгородской области, ряда предприятий Ульяновска, Волгограда, других городов и сел. К сожалению, у нас имеются и такие комитеты, где улучшение военно-патриотической работы в духе современных требований проходит крайне медленно. На последнем пленуме ЦК ДОСААФ СССР были подвергнуты справедли-

вой критике ЦК ДОСААФ Таджикистана, Томский, Мордовский, Амурский и другие обкомы Общества.

Военно-патриотическое воспитание молодежи находится в тесной связи с подготовкой юношей к защите Родины, ее наземных, воздушных и морских рубежей. В минувшей пятилетке обучение и воспитание в системе ДОСААФ специалистов для армии, авиации и флота значительно улучшилось. Ежегодно около 95 процентов курсантов школ ДОСААФ программу учебы заканчивают с отличными и хорошими результатами. Более 70 процентов из них становятся спортсменами-разрядниками, около 90 процентов сдают нормативы комплекса ГТО.

Ныне каждый третий призывник проходит начальное обучение в организациях оборонного Общества, познавая в них основы почетной воинской службы, закаляется идейно, физически и нравственно.

В числе лучших по подготовке специалистов для Вооруженных Сил выделяются организации оборонного Общества Литвы, Армении, Грузии, Омской, Тульской и других областей РСФСР. В этих и ряде других организаций стал заметно выше уровень политико-воспитательной работы с допризывной и призывной молодежью, глубже и разнообразнее проводятся политические занятия и политинформации.

Однако имеются еще у нас, к сожалению, и такие учебные организации, в которых подготовка юношей к службе в армии и на флоте осуществляется с серьезными недостатками. Допускаются элементы упрощенчества, завышение оценок, другие послабления. Недочеты эти вскрыты были в некоторых школах ДОСААФ Таджикской ССР, Волгоградской, Пермской областей, в Чечено-Ингушской АССР.

Важное место в деятельности ДОСААФ занимает работа по руководству развитием технических и военно-прикладных видов спорта.

В настоящее время в кружках, секциях и командах ДОСААФ занимается более 31 миллиона человек, из которых 11 млн. школьников. В Обществе работают более 7 тысяч спортивно-технических клубов, 94 детско-юношеские спортивно-технические школы.

В приобщении молодежи к спорту хорошо зарекомендовали себя спартакиады. Так, на старты VII летней Спартакиады народов СССР по военно-техническим видам спорта вышло более 50 млн. участников. 11 миллионов спортсменов выполнили разрядные нормативы, из которых 2830 стали мастерами спорта СССР.

Широкое распространение получили соревнования, посвященные знаменательным датам в жизни нашей Родины и ее Вооруженных Сил, на призы героев войны и труда. Эти соревнования несут в себе заряд большой воспитательной силы.

Укрепляются позиции спортсменов ДОСААФ на международной арене.

Больших успехов добились команды по самолетному и вертолетному спорту. Советские парашютисты 13 раз завоевывали звание абсолютных чемпионов мира, и в 1980 году эта команда на XV чемпионате мира завоевала 1-е место. Парашютист Николай Ушмаев второй раз стал абсолютным чемпионом мира.

Новыми победами на чемпионате мира ознаменовали свои выступления наши мотогонщики на ледяной дорожке. Уверенно выиграли титул чемпионов мира спортсмены скоростных видов подводного плавания. Убедительную победу на первом командном чемпионате мира одержали советские автомоделлисты. Высоких результатов на чемпионате мира по спортивной радиопеленгации добились радисты. В 10-й раз завоевали кубок Европы наши мотогонисты. Мы гордимся тем, что чемпионом Игр XXII Олимпиады стал воспитанник Уфимского спортивно-технического клуба ДОСААФ Игорь Соколов. На последних крупнейших международных состязаниях нашими спортсменами завоевано несколько сот медалей, в том числе 403 золотые. Установлено 86 мировых рекордов. Комитеты ДОСААФ заметно усилили внимание к организации и проведению воспитательной работы со спортсменами.

Развитию технических и военно-прикладных видов спорта, повышению качества и эффективности воспитательной работы со спортсменами была посвящена Всесоюзная научно-практическая конференция.

Технические и военно-прикладные виды спорта с каждым годом завоевывают все большую популярность, становятся составной частью советского массового физкультурного и спортивного движения. И это закономерно: занятия этими видами спорта закаляют молодежь физически, вырабатывают у юношей и девушек высокие моральные и волевые качества, прививают любовь к технике, умение мастерски ею владеть.

Однако тут следует отметить, что общий уровень развития технических и военно-прикладных видов спорта еще не может нас удовлетворить в полной мере. В ряде мест им уделяют недостаточное внимание. В последние годы наметилась тенденция к некоторому сокращению числа занимающихся в таком массовом виде спорта, как стрелковый.

В развитии технических видов спорта важную роль играют занятия моделизмом, в том числе авиационным. К сожалению, в этой области технического творчества целый ряд организаций нашего Общества не проявляет серьезной заинтересованности. Во многих общеобразовательных школах и ПТУ нет ни кружков, ни секций. Общее число занимающихся моделизмом в течение пятилетки осталось практически на одном уровне. Необходимо добиться, чтобы модельные кружки и секции активно действовали в первичных

организациях ДОСААФ каждой общеобразовательной школы, ПТУ, техникума. Комитеты ДОСААФ должны осуществить конкретные меры по решению этой задачи, позаботиться о подготовке общественных инструкторов и тренеров, создании материально-технической базы, оказании методической помощи.

Не случайно акцентируется внимание на вышеперечисленных видах спорта, поскольку их развитие не требует больших материальных затрат, они просты в подготовке и проведении соревнований, практически могут культивироваться в большинстве организаций оборонного Общества.

В авиационно-спортивных организациях Молдавии, союзных республик Средней Азии и Закавказья слабо ведется работа по подготовке спортсменов-парашютистов, планеристов высокого класса.

В развитии технических военно-прикладных видов спорта, в воспитательной работе с юношами и девушками мы должны исходить из того, что спорт является важной составной частью коммунистического воспитания трудящихся, особенно молодежи, формирования у них высоких моральных и нравственных качеств.

В проекте ЦК КПСС по основным направлениям подчеркивается необходимость активно развивать массовую физкультуру и спорт, способствовать более широкому внедрению их в повседневный быт советских людей. Усилить физкультурную и спортивную работу среди детей и молодежи. Эффективнее использовать спортивные сооружения.

В начавшемся пятилетии организации ДОСААФ получают значительное количество современной спортивной техники, в том числе и авиационной. Предусмотрено строительство специализированных комплексов, учебных и спортивных центров, водных баз, тиров, кордодромов, открытие новых детских и юношеских спортивно-технических школ, авиационно-технических клубов. Все это позволит оборонному Обществу сделать военно-патриотическую, оборонно-массовую, учебную и спортивную работу среди членов ДОСААФ более массовой и эффективной, на еще более высоком уровне проводить ее в каждой первичной организации, в каждом клубе или школе.

23 февраля в торжественной обстановке открывается XXVI съезд родной Коммунистической партии. На ударной трудовой вахте находятся и миллионы членов дважды орденоносного добровольного оборонного Общества — боевого резерва и помощника славных Вооруженных Сил СССР. Долг и обязанности каждой организации ДОСААФ всемерно совершенствовать стиль и методы своей деятельности, комплексно, с еще большей эффективностью решать в новом пятилетии ответственные задачи, возложенные на Общество партией, правительством, народом.



НАШ ДВАДЦАТЬ ШЕСТОЙ

Водители земли родной —
партсъезды
План утверждают мудрый и
прямой,
И новый съезд уже в сердца
нам врезан
Живущей и заботливой строкой.

В ней партия расчетливо, весомо,
Даль намечая, думает о том,
Чтоб мир сберечь народу
трудоному,
Чтоб каждая была в краю
родном
Красна изба углом и пирогом.

Чтоб неизменно крепкой
оборона
У нашего Отечества была,
А мы-то сами никого не тронем,
Пока нас не затронут силы зла.

Те силы свой «передний край»
выносят
От берегов своих за тыщи миль,
И авиа-ракето-миноносцами,

Опутывают шар земной и мир.
А наш Корабль по всей планете
носитесь,
Но без начинки атомных смертей,
Не миноносец он, а
МИРОНОСЕЦ, —
И потому всех кораблей сильней.

Тот Миноносец партия дала нам,
Светить ему победною звездой!
Да славится великими делами
Впередсмотрящий наш двадцать
шестой!

Владимир ХАРЬЮЗОВ

ПОБЕДИТЕЛЬ ПРЕДСЪЕЗ БРЯНСКИЙ АВИА

Сотни юношей и девушек пришли на военно-патриотический вечер, состоявшийся в Доме политического просвещения Брянского горкома КПСС, чтобы поздравить тружеников областного авиационно-спортивного клуба с большой наградой — переходящим Красным знаменем ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиаработников.

В президиуме — ветераны Великой Отечественной войны заведующий отделом обкома КПСС Г. Юдичев, председатель городского Совета народных депутатов Е. Евдокимов, Герои Советского Союза В. Жагала, С. Пономарчук, Герой Социалистического Труда А. Шаболтаев, командующий областными военно-спортивными играми «Зарница» и «Орленок» генерал-майор авиации в отставке П. Кафтанов, секретарь обкома ВЛКСМ В. Борисин, ветераны Вооруженных Сил, активисты оборонного общества.

Заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР по авиации Герой Советского Союза генерал-полковник авиации С. Харламов вручил представителям клуба переходящее Красное знамя. Он отметил успехи авиаспортивного клуба в подготовке авиационных специалистов для Вооруженных Сил, в военно-патриотической пропаганде среди молодежи города и области.

— Личный состав сделает все возможное, чтобы оправдать высокую награду, — принимая Красное знамя, сказал начальник авиаспортивного клуба В. Горбачев.

Эти слова горячо поддержали выступившие инструктор-летчик Ю. Мальковский и спортсменка Г. Воскресенская. От имени участников вечера делегация, возглавляемая Героем Советского Союза В. Жагалой возложила цветы к памятнику В. И. Ленину и к памятнику воинам-партизанам.

Наши успехи — результат постоянной, кропотливой политико-воспитательной работы. Регулярно проводятся политические занятия и политинформации. Совет клуба провел с молодежью 29 встреч, бесед и уроков мужества.

Коллектив клуба единодушно одобряет проект ЦК КПСС «Основные направления экономического и социального развития СССР на 1981—1985 годы и на период до 1990 года». В этом документе мы видим яркое проявление заботы родной партии о благе народа, дальнейшем укреплении могущества нашей Родины. Ответом на эту заботу будет наш самоотверженный труд.

Каждый член клуба взял личные социалистические обязательства в соревновании, регулярно подводятся итоги соперничества. Лучшим экипажам, группам, звеньям в торжественной обстановке вручаются переходящие вымпелы «За высокие показатели в социалистическом соревновании». Самые достойные занесены на Доску почета. Среди них командир парашютного звена В. Никифоров, штурман М. Вандина (кстати, единственная женщина на такой должности в системе ДОСААФ), инструкторы В. Ступеньков и Б. Поркунов, техник-бригадир, ударник коммунистического труда А. Девятериков, водитель В. Машечкин и другие.

В авиации давно бытует правило: успех в воздухе куется на земле. Поэтому мы исключительное внимание придаем оборудованию классов. Их пять. Вот класс конструкции и эксплуатации самолета. В нем электрифицированные схемы воздушной, масляной и бензиновой систем самолета Як-12, узлы, а также плакаты узлов и агрегатов, кабины самолета; фюзеляж и детали хвостового оперения Як-12М, витрина образцов применяемого топлива, масел, спецжидкостей и их характеристики.

В классе конструкции и эксплуатации двигателя — электрифицированные схемы системы зажигания, смазки двигателя АИ-14Р, карбюратора К-14. Здесь же разрезной двигатель АИ-14Р на подвижной раме, установка вращающихся деталей картера мотора. Класс оборудован системой программированного обучения «ДОСААФ-50».

Класс радиосвязи, радиотехнического оборудования самолета совмещен с классом авиационного и приборного оборудования. Тут размещены комплект схем радиотехнической аппаратуры, стенд монтажа телефонов и ларингофонов, пилотажно-навигационные приборы, радиостанция РСИУ-3М, оборудование ПУРК-24 для занятий по приему на слух телеграфных знаков. В классах есть также схема размещения РТО на самолете Як-12М, автоматический радиоконпас АРК-5, приборы контроля работы двигателя, схемы: включения и настройки АРК-5 и оборудования кабины самолета Як-12М, блок-схемы АРК-5, приемника и передатчика радиостанции Р-800.

Хорошо оборудован класс парашютной и парашютно-спасательной подго-

ДОВСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ — СПОРТКЛУБ

товки. В нем 4 подвесные системы парашютов, электрифицированные схемы парашютов Д-5 и З-5, действующий макет парашюта, показывающий процесс раскрытия и действие прибора ППК-У, два манекена с полной экипировкой парашютиста.

В классе схемы: «Осмотр парашютиста перед прыжком с парашютом, уложенным на принудительное стягивание чехла с основного купола вытяжным фалом», «Осмотр парашютиста перед прыжком», «Осмотр парашютиста перед прыжком с парашютом Д-5», «Осмотр парашютиста перед прыжком с парашютом, уложенным на ручное раскрытие», парашютный кислородный прибор КП-23, «Особые случаи», «Устройство парашюта УТ-15 и ПЮ-9», «Поэтапная укладка парашюта». В распоряжении обучающихся разрезной полуавтомат, планшеты по теории и практике парашютного прыжка, мировых и всесоюзных достижений в парашютном спорте. Киноустановка «Украина», диапроектор «Светязь-авто» и магнитофон «Спутник» также способствуют улучшению учебного процесса.

Класс аэродинамики и динамики полета совмещен с классом самолетовождения и авиационной метеорологии. И здесь много наглядных пособий. Электрифицированные схемы навигационного треугольника скоростей и немая карта районов полетов, 28 художественно оформленных планшетов по программе самолетовождения, плакаты по теории полета, самолетовождению и авиационной метеорологии. Тут же оборудование кабины самолета Як-12М, пилотажно-навигационные приборы, плакат по действию экипажа в особых случаях, линейка НЛ-10 в увеличенном виде, формулы основных ключей работы на ней.

Особую ценность представляет методический класс. В нем есть все необходимые пособия для повышения методических навыков летного состава, проведения предварительной подготовки к полетам и разбора полетов. В классе имеются: схемы-задания по упражнениям, предусмотренным программой обучения летчика осмотрительности на земле и в воздухе, действиям в особых случаях, фотоальбом схем-задания по летным упражнениям, методические разработки, образцы планов-конспектов, макет приборной доски самолета Як-12М, учебная литература в помощь инструктору-летчику. Тут же схемы-плакаты по практической аэродинамике, схема типовых команд и докладов по радио при выполнении полетов, образцы заполнения и оформления летной документации.

Остается добавить, что все это сделано руками энтузиастов. Ведь каждый член клуба брал обязательство отработать в течение года 25 часов для совершенствования учебной базы. Особенно много потрудились инструктор-летчик-методист Д. Тарасов, инженер Н. Самсонов, штурман М. Вандина, командиры звеньев Н. Изотов и В. Чикифоров, ин-



● Ударник коммунистического труда техник-бригадир А. Девятерников. ● Идут полеты. На старте выпускается боевой листок. Члены редколлегии парашютисты Н. Борисов, А. Юргин, А. Напечкина. ● Бывает и так. Цель накрыта.

Фото В. ДЕМИТИЕНКО

структор-летчик Б. Поркунов, инструктор-летчик-парашютист М. Лебеденко.

Своими силами мы оборудовали на аэродроме методический городок для подготовки к полетам 4-х летних групп. Есть тренировочный парашютный городок, в котором установлены: тросовая горка, самолет Ан-2 с полным оборудованием для проведения тренажа со спортсменами-парашютистами, трехступенчатый трамплин, стапель из 9 подвесных систем, лопинг, батут, гимнастическое колесо стационарное, система для тренировки в отцепке основного купола парашюта и вращающиеся качели.

Методической подготовке летно-технического состава мы отводим самое серьезное внимание. Эта работа в авиаспортиклубе спланирована и организована согласно «Организационно-методическим указаниям ЦК ДОСААФ СССР» и «Руководству по организации и проведению теоретического и летного обучения в авиационных организациях ДОСААФ».

Перед началом учебного года разрабатывали тематику занятий и план работы, который утверждался методическим советом клуба. Они включают дальнейшее совершенствование навыков, установление единства в понимании и применении методов обучения и воспитания авиационных спортсменов, обмен опытом. Есть разработки по видам полетов и схем-заданий, мероприятий по улучшению качества подготовки авиационной техники, проведению полетов с переменным составом, обеспечению безопасности полетов и парашютных прыжков, совершенствованию учебной базы.

Всю эту работу возглавляет методический совет. Ее формы: совещания по летной учебе, показательные летные дни, семинарские и инструктивные занятия с руководителями полетов, разработка схем-заданий и наглядных пособий для учебных классов и их оборудование, повторный анализ предпосылок к летным и парашютным происшествиям, изучение документов, регламентирующих летную работу.

В минувшем году мы провели две летно-технические конференции, на которых рассматривались вопросы эксплуатации авиационной техники и был обобщен передовой опыт.

Методический совет рассматривает и утверждает тематические планы теоретических занятий постоянного и переменного состава, подбирает преподавателей и ведет работу с ними, разрабатывает мероприятия по предупреждению летных и парашютных происшествий и предпосылок к ним, анализирует качество предварительной и предполетной подготовки со спортсменами-летчиками, выполнения контрольного задания по массовой, учебной и спортивной работе.

Совместно с советом клуба методический совет рассматривает вопросы тренировки команд к соревнованиям и готовности спортсменов-парашютистов к стартам.

Перед каждым упражнением с инструкторами и спортсменами-летчиками проводятся занятия, на которых вырабатывается единая методика летного обучения. Методическая работа ведется и с техниками. От них требуется твердое знание документов, регламентирующих эксплуатацию самолетов, высокое качество осмотра и готовности

авиационной техники к полетам и ее обслуживание в летные дни.

Велика роль руководителя полетов. К этой ответственной работе кроме начальника допущены заместители по летной подготовке С. Емельянов, штурман М. Вандина, командир звена Н. Изотов, опытный инструктор-летчик 1-го класса В. Зенин.

Во время парашютных прыжков, кроме начальника клуба и его заместителя по летной подготовке и штурмана, к руководству полетами допущен командир парашютного звена В. Никифоров.

До начала тренировок курсантов и спортсменов со всеми руководителями полетов проводятся специальные сборы. Подробно изучаются документы, регламентирующие нашу работу, анализируются предпосылки к происшествиям, и особенно недостатки, имевшие место в других авиационных клубах. Большую пользу приносят групповые занятия на тему: связь и разработка типовых команд по оказанию помощи экипажам в особых случаях в полете, при расчете на посадку и во время посадки. Мы ввели практику ежемесячных проверок качества руководства полетами. Каждому выставляется соответствующая оценка, которая вместе с отмеченными недостатками заносится в журнал руководителя полетов. Оценка дается на ежедневных разборах.

У нас повторно проводятся методические занятия, на которых разбираются обязанности руководителя полетов, в частности, его действия по оказанию помощи экипажам в особых случаях, функциональные обязанности, связанные с ведением записей радиообмена на магнитофон, умением оценивать метеоусловия. Начальник авиаспортиклуба летом руководит полетами не реже одного раза в неделю, этот летный день принято считать образцово-показательным.

Безопасность полетов и парашютных прыжков — для нас главное. Когда речь идет об организации и проведении летного дня, у нас не бывает мелочей. Тщательно все надо продумать. Это и оценка метеоусловий, разведка и до разведка погоды, подготовка к полетам, наблюдение за самолетами, находящимися в воздухе, встреча приземлившихся парашютистов и так далее.

В летный день со спортсменами-летчиками обязателен на старте тренаж на самолете. Особое внимание обращается на качество эксплуатации авиационной техники в воздухе и действия спортсмена-летчика в особых случаях. Ведем повседневный контроль за барограммами. Летчики-инструкторы подвергаются тщательному медицинскому осмотру, результаты которого заносятся в журнал. И только после этого участник допускается к выполнению задания.

Мы завершили истекший учебный год в заданный срок с хорошим качеством, без летных и чрезвычайных происшествий.

В новый учебный год коллектив клуба вступил с надеждой на то, что и он будет проведен успешно. Нам предстоит начать освоение новой авиационной техники — учебно-тренировочного самолета Як-52. Приложим все силы, чтобы выполнить поставленную перед нами задачу.

В. ГОРБАЧЕВ,
начальник авиаспортиклуба,
мастер спорта



...МЫ ВСЕГДА НА ГОТОВЕ!

ПОЛЕТЫ вертолетчиков в Заполярье, в лесных районах Крайнего Севера — работа нелегкая. Зимой дни короткие, и в основном, пасмурные. В такие дни, когда земля и небо сливаются в белую мутную пелену, полет возможен лишь по приборам. Бывают и хорошие дни, и тогда, летя над снежной равниной, любящая ее необъятностью, читаешь замисловатые цепочки следов — олени добывали здесь ягель. В яркую солнечную погоду снег так слепит глаза, что надо надевать светофильтры.

Если говорить о полетах поздней осенью и весной, то, как и зимой, в основном, это полеты в сложных погодных условиях.

Летом тундра превращается в «страну тысяч озер», как говорят местные жители. Плещется рыба, поют птицы, гудят миллионные тучи гнуса — все наслаждается скупым северным солнцем. И люди, живущие здесь, и мы, авиаторы, охраняющие эту суровую землю, любим ее как родную, как тот край, где прошли наше детство и юность.

☆☆☆

Два года назад, окончив училище, прибыл я в эскадрилью. Не все получалось сразу, особенно по штурманской подготовке. Были трудности в определении выхода на цель в заданное время. То опаздывал, то приходил раньше положенного. А это зависело от умения учитывать силу и направления ветра. Помог мне штурман подразделения старший лейтенант И. Киричук. Многому меня научил. И советами, и практически.

Помогал и лучший наш штурман старший лейтенант В. Гатаулин, ас своего дела. Он всем помогал, в том числе и моему товарищу лейтенанту Г. Ищенко. У него тоже что-то вначале не клеилось.

Помогал Ищенко и комэск подполковник Б. Курыленок, летчик с огромным опытом. Короче говоря, все делали всё возможное, чтобы товарищ не отставал, шел вровень с другими. Нельзя, недопустимо, чтобы в хорошем коллективе кто-то был позади.

В преддверии XXVI съезда наш полк взял на себя обязательство добиться звания отличного. Примером для всех — отличные звенья, во главе которых стоят капитаны В. Иванцов и В. Яндола. Наименования отличных они добились еще три года назад и ежегодно, совершенствуясь, приумножают свои успехи.

Разными путями пришли мы сюда, в свою эскадрилью, но у всех у нас одни и те же задачи, одни и те же цели: защита Родины. И это объединяет нас. Многих объединяет и прошлое — летная юность в аэроклубах оборонного Общества. Более десяти лет воспитанники ДОСААФ капитаны Е. Яндола, А. Силантьев, В. Чесноков летают в условиях севера и передают свой опыт полетов молодым, недавно пришедшим к нам, летчикам.

☆☆☆

Аэроклубы — это первые шаги в небо, это память на годы, на жизнь. В аэроклубах получаешь закалку, мужайся, познаешь силу дружбы, взаимной выручки. И это естественно, что многие известные летчики и спортсмены вышли из аэроклубов. А. Осипов, В. Терешкова, С. Савицкая, В. Закорецкая, многие другие. Все они когда-то сделали первый в жизни полет, первый в жизни прыжок с парашютом. Упорство и воля позволили им подняться до высших ступеней мастерства.

Моя дорога в небо началась в Одесском авиаспортивном клубе. В этот старейший в нашей стране центр авиационной подготовки меня привела встреча с мастером спорта А. Лукьяненко. На первых же занятиях я увидел одержимых, до глубины души влюбленных в небо людей. Они и перевернули всю мою жизнь.

Всегда вспоминаю их добрым словом: инструктора-летчика-парашютиста В. Шведенко, инструктора-парашютиста Г. Вишнякова, тренера команды И. Лабая, командира парашютного звена В. Литвиненко... Сколько парней нашли свое место в жизни благодаря им! Окончили авиационное училище и отлично служат в рядах ВВС лейтенанты В. Выходец, В. Лемюк, прапорщик А. Калайжи. В воздушно-десантных войсках — старшие лейтенанты С. Чебышев, Н. Губанов. Отслужили срочную службу и вернулись в родной клуб А. Прейсман, А. Кузнецов...

Достойные ученики достойных учителей!

И пусть будут спокойны люди Страны Советов: бывшие досаафовцы, ныне военные летчики, не подведут. Мы порою держим сухим. Мы всегда наготове защитить небо Отчизны, дать отпор любому врагу.

Старший лейтенант С. КОВАЛЕНКО,
военный летчик 3-го класса





АКТИВНО РАЗВИВАТЬ МАССОВУЮ ФИЗКУЛЬТУРУ И СПОРТ, СПОСОБСТВОВАТЬ БОЛЕЕ ШИРОКОМУ ВНЕДРЕНИЮ ИХ В ПОВСЕДНЕВНЫЙ БЫТ СОВЕТСКИХ ЛЮДЕЙ. УСИЛИТЬ ФИЗКУЛЬТУРНУЮ И СПОРТИВНУЮ РАБОТУ СРЕДИ ДЕТЕЙ И МОЛОДЕЖИ. ЭФФЕКТИВНЕЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ СПОРТИВНЫЕ СООРУЖЕНИЯ.

Проект ЦК КПСС к XXVI съезду партии «Основные направления экономического и социального развития СССР на 1981—1985 годы и на период до 1990 года».

ЗАЩИЩАЯ СПОРТИВ- НЫЙ ФЛАГ РОДИНЫ

УСПЕХАМИ в труде, учебе, спорте встречают советские люди XXVI съезд КПСС, и среди них миллионы юношей и девушек — членов ДОСААФ СССР. С большим вниманием мы знакомимся с проектом ЦК КПСС «Основные направления экономического и социального развития СССР на 1981—1985 годы и на период до 1990 года». Мы целиком и полностью одобряем планы партии и выражаем стремление работать все лучше и лучше.

В документе ЦК КПСС каждый находит строки, обращенные именно к нему. В нем есть такие слова: «Активно развивать массовую физкультуру и спорт». Для нас, авиационных спортсменов, это боевая программа действий.

Пожалуй, трудно переоценить роль и значение военно-технических видов спорта — спорта сильных, смелых и мужественных — в формировании у молодежи высоких морально-волевых качеств, их физической закалке, подготовке к труду и защите Родины.

Мне приятно сознавать, что нынешнее поколение авиационных спортсменов настойчиво продолжает сложившиеся в нашей стране замечательные традиции — не останавливаться на достигнутом, постоянно добиваться все новых и новых успехов, достигая самых высоких вершин.

Занятия спортом — это, конечно, не самоцель. Это реальная потребность, вызванная всем укладом социалистического образа жизни. Это эффективное средство военно-патриотического воспитания молодежи, подготовки ее к воинской службе.

Скажу о самолетном спорте. Ежегодно в нашей стране проводятся внутриклубные, зональные, республиканские,

всесоюзные соревнования. Они способствуют повышению мастерства, закаляют бойцовский характер. Многие спортсмены-летчики стали мастерами спорта. Наиболее одаренные защищают спортивную честь Родины на международных турнирах.

Нам, летчикам, есть о чем рапортовать XXVI съезду партии. Не раз побеждали на чемпионатах мира. Скажем, в 1980-м на международных соревнованиях в ГДР завоевали 23 медали из 30. Прославили Родину своими успехами заслуженные мастера спорта СССР Владимир Мартемьянов, Игорь Егоров, Виктор Лецко, Галина Корчуганова, Светлана Савицкая, Валентина Яикова. Под стать им и мастера спорта СССР международного класса Михаил Молчанюк, Любовь Немкова, Людмила Мочалина, Виктор Смолин. Их успех разделяет заслуженный тренер СССР Касум Нажмудинов, который не жалеет ни сил, ни времени для воспитания спортсменов.

Я горжусь, что в составе сборной команды неоднократно защищала спортивный флаг Родины на крупных соревнованиях. Завоевала абсолютную победу среди женщин на чемпионате мира. Побеждала на других международных турнирах. На всесоюзных стартах пять раз поднималась на высшую ступеньку пьедестала почета.

Радостное событие в моей жизни произошло в 1977 году — советское правительство наградило меня орденом Трудового Красного Знамени. За все это благодарна нашей коммунистической партии, советскому народу, давшему мне крылья.

Одна из наших важнейших забот — пропаганда спорта. Многие ведущие спортсмены — общественные тренеры. Свой опыт, мастерство мы щедро передаем молодежи. Успехи молодых радуют нас, ветеранов. Вот, например, литовский спортсмен Стяпонас Артишкявичус. За короткий срок он поднялся до абсолютного чемпиона страны и победителя международной встречи. Вышли на мировую арену и уже добились успехов мастера спорта СССР международного класса Юргис Кайрис из Литвы, москвичка Халида Макагонова, Николай Никитюк из Одессы.

У нас, авиационных спортсменов, есть и свои трудности. Еще мало современной техники, не всегда на должном уровне готовятся тренеры и судьи, слаба еще физическая закалка в сборных командах. Многое предстоит сделать, чтобы авиационный спорт был массовым.

Все мы, авиационные спортсмены, чувствуем неослабное внимание к себе родной партии, советского правительства. В ответ на эту заботу постараемся не уронить чести советского спорта. Авиационные спортсмены помнят в своем призвании и делают все для того, чтобы из года в год поднимать престиж советского авиационного спорта, и, опираясь на накопленный опыт и умело используя растущие материально-технические возможности, поднять его на новую ступень развития, активно бороться за укрепление советскими спортсменами своего ведущего положения на международной арене.

Эта задача нам по плечу, и мы сделаем все возможное, чтобы и впредь спортсмены-летчики радовали страну своими успехами.

Л. ЛЕОНОВА,
заслуженный мастер спорта СССР

Тула

ЛУЧШАЯ ГРУППА

ГРУППА обслуживания самолетов и двигателей, возглавляемая коммунистом техником-бригадиром Г. Федоровым, человеком, имеющим богатый и жизненный, и профессиональный опыт, — лучшая. Федорову более сорока лет, работает в аэроклубе с 1960 года, со дня его основания и с момента окончания ЦОЛТШ — Центральной объединенной летно-технической школы ДОСААФ. Умеет научить, умеет и потребовать.

За последние пять лет в этой группе сформировался дружный и крепкий коллектив, хорошо знающий доверенную ему авиатехнику, правила ее эксплуатации и ремонта. В группе восемь человек. По специальности все они техники самолетов, по духу — патриоты своего дела. Все объединены общей задачей и общими интересами и в то же время каждый имеет свою биографию, свой характер, свои сильные и слабые стороны, тем самым все они удачно

дополняют друг друга в учебе, работе, во взглядах и мнениях.

Анненков Юрий Михайлович, как и техник-бригадир, один из опытейших техников аэроклуба. Также закончил ЦОЛТШ. Ударник коммунистического труда. За высокие показатели в социалистическом соревновании и примерную дисциплину имеет семь благодарностей, почетные грамоты. Награжден знаком «За активную работу», занесен в книгу Почета аэроклуба.

Дарий Евгений Мефодиевич в бригаде работает с 1971 года, в течение семи лет является ударником коммунистического труда. Награжден знаком «Победитель социалистического соревнования», грамотой обкома ДОСААФ. Активный общественник. В течение четырех лет — член цехового комитета

училища. Вначале ему было нелегко, да и с ним не просто — трудный у человека характер. И с дисциплиной не ладил — нередко допускал нарушения. Но товарищи в стороне не остались: беседовали с ним, требовали, помогали в работе — воспитывали. И труд коллектива даром не пропал. В настоящее время Тарабрин опытный специалист, хороший товарищ. Борется за звание ударника коммунистического труда. За хорошую работу неоднократно отмечался руководством аэроклуба.

Антонов Вениамин Федорович пришел в группу в 1972 году после окончания авиационного техникума. Поначалу не все ладилось: трудно осваивал авиатехнику, с трудом обретал опыт. Шефство над товарищем взял сам бригадир, Г. Федоров. Вместе продумали

его. Причем с высоким качеством, без нарушений, без предпосылок к летным происшествиям.

Благодаря внимательности, высокой ответственности, профессиональной грамотности личного состава предпосылки упреждались в самом начале их зарождения, возникновения. Так, например, при подготовке самолета к повторному вылету, техник Е. Дарий обнаружил очень существенный дефект. Как потом выяснилось, характер его — производственный, и возник он по причине усталости материала конструкции, претерпевающей различные перегрузки в работе. Своевременное обнаружение дефекта предотвратило возможное летное происшествие или предпосылку к нему. Е. Дарию объявлена благодарность и вручена денежная премия.

Любая группа обслуживания, любое техническое подразделение нашего аэроклуба это, в основном, хорошо сложившиеся коллективы, это люди, знающие и любящие свое дело. И все-таки группа Федорова заметно отличается своей организованностью, слаженностью в работе, своей устремленностью выполнить поставленные перед нею задачи.

Техники этой группы, лично отвечая за свой участок работы, сообщая, помогая друг другу, борются за постоянную исправность и качественную подготовку авиатехники и полетам в соответствии с требованиями руководящих документов и регламентов технической эксплуатации. Каждый член этой группы — мастер своего дела, каждый умеет выполнить любую работу по специальности, быстро находит и устраняет возникающие неисправности, дефекты, определяет готовность самолета к вылету. Ежедневно на высоком профессиональном уровне в группе проводятся технические разборы, внедряется передовой опыт эксплуатации авиатехники в практику работы всего коллектива.

В прошлом году, включившись в соревнование в честь XXVI съезда КПСС, коллектив этой группы взял на себя повышенные обязательства: добиться присвоения наименования «Отличный самолет» трем самолетам, а семи — подтвердить; не иметь предпосылок к летным происшествиям по вине технического состава; содержать в исправном состоянии средства наземного обслуживания и контрольно-проверочную аппаратуру; не иметь нарушений трудовой дисциплины; удерживать за собой звание «Коллектив коммунистического труда»...

Задачи большие, ответственные, чтобы выполнить их, потребовалось много труда, заботы, упорства. Как и всегда, коллектив работал под девизом: «Один за всех, все за одного». И, как и всегда, выполнил все обязательства. Даже с лихвой, с запасом на будущее.

За успехи в 1979 году аэроклуб удостоен высокой награды: переходящего Красного знамени Военно-Воздушных Сил. По итогам 1980 года вновь удостоен этой награды. Знамя осталось у нас. Это большая победа. И в этой победе немалая доля труда группы обслуживания, руководимой коммунистом Г. Федоровым.

С. БАРАНОВ,
старший инженер аэроклуба

Кинель-Черкассы



● Слева направо сидят: Г. Федоров, Ю. Анненков; стоят: В. Абросимов, Е. Панков, Е. Дарий, В. Бражников.

профсоюза, заботится об улучшении условий труда в коллективе.

Панков Евгений Львович — ударник коммунистического труда, в бригаде работает с начала ее основания, с 1970 года, член цехового профсоюзного комитета. Грамотный, умелый специалист, закрепленная за ним авиатехника всегда исправна, всегда готова к полетам.

Выпускник Калужского авиационно-технического училища комсомолец Абросимов Валерий Алексеевич пришел в бригаду в 1975 году. Был закреплен за опытным техником Анненковым. Настойчивый и любознательный, он быстро перенял опыт обслуживания авиатехники и приступил к самостоятельной работе. Ударник коммунистического труда.

Бражников Вячеслав Сергеевич, закончив ЦОЛТШ в 1967 году, работал в группе до 1972-го. По рекомендации комсомола был направлен на другую, нужную и ответственную работу. Через пять лет возвратился в свой аэроклуб, в свою же группу обслуживания. Ударник коммунистического труда, активно участвует в общественной жизни подразделения.

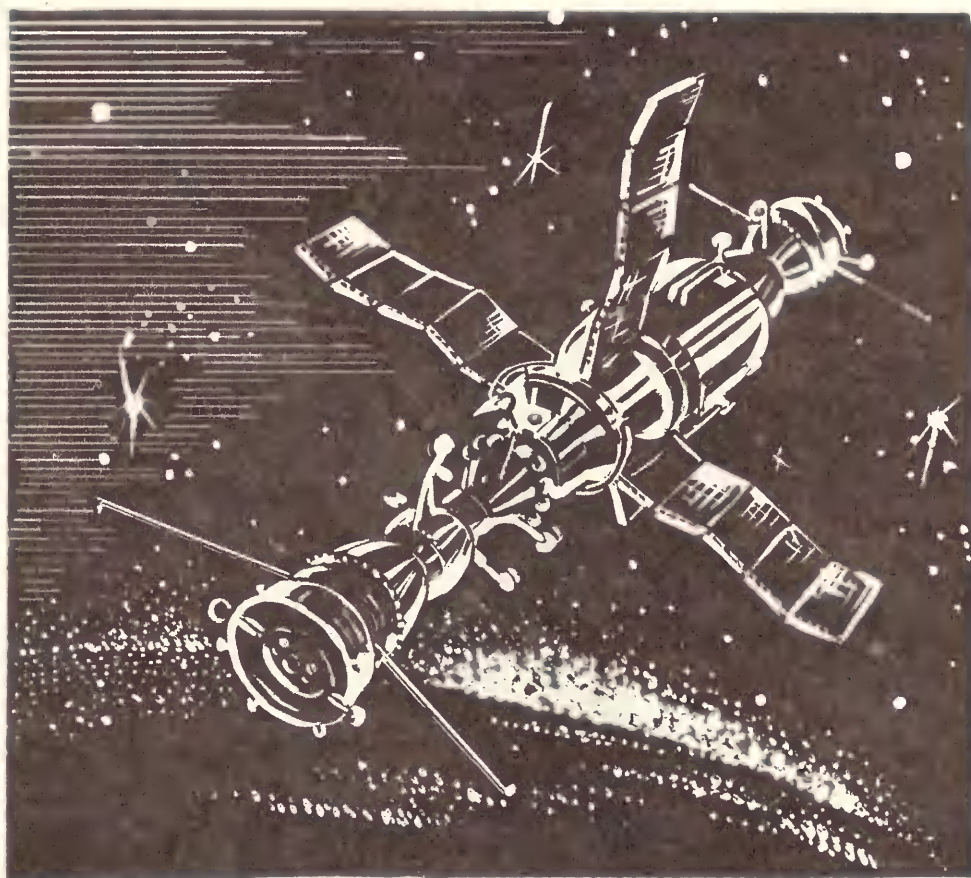
Тарабрин Николай Иванович работает в группе с 1973 года, после окончания Калужского авиационно-технического

и составили план индивидуальной работы. В нем предусматривалось: ввод в строй и допуск к самостоятельному выполнению работ на самолете и двигателе, выполнение монтажных и демонтажных работ, определение и устранение дефектов... В настоящий момент Антонов — один из лучших техников, обслуживаемые им самолеты всегда в хорошем состоянии, много летают. Быстро и качественно готовит он свою технику к повторному вылету.

Группа обслуживания Г. Федорова в течение ряда лет занимает призовые места в социалистическом соревновании подразделения. Из восьми человек семь заслужили высокое звание ударника коммунистического труда, из четырнадцати закрепленных за ними самолетов семи присвоено наименование «Отличный». Два из них — «хозяйство» техника Дария. Причем высокое наименование своих самолетов он подтверждает четыре года подряд.

Вот уже пять лет славный коллектив техников, возглавляемый Г. Федоровым, носит почетное наименование «Группа коммунистического труда» и прочно его удерживает. За 1979 год технический состав этой группы обеспечил очень высокий налет своих самолетов, а в прошлом, 1980-м, значительно перекрыл

ПРОЧНАЯ БАЗА НОВЫХ ДОСТИЖЕ- НИЙ В КОСМОСЕ



В ЭТИ ДНИ ТЫСЯЧИ и тысячи коллективов промышленных предприятий, совхозов и колхозов, научных и конструкторских организаций, учреждений культуры с гордостью рапортуют XXVI съезду родной Коммунистической партии об успехах в реализации плана десятой пятилетки и первого месяца одиннадцатой пятилетки, о своем вкладе в создание материально-технической базы коммунизма и укреплении оборонной мощи любимой Родины. Крупными свершениями в освоении космического пространства ознаменовали годы десятой пятилетки и работники советской космонавтики. В соответствии с планом они расширили горизонты работы, обогатили и усовершенствовали арсенал технических средств и научились эффективнее использовать их для нужд фундаментальных и прикладных наук, в интересах народного хозяйства. Все больше и больше отраслей науки, техники, народного хозяйства используют результаты космических исследований для решения своих текущих и перспективных задач, подтверждая тем самым их огромную научную и практическую ценность.

Напомним: в годы десятой пятилетки наша страна направила в космос более 500 летательных аппаратов различного научного и народнохозяйственного назначения, что свидетельствует о масштабности и многогранности советской

программы исследования и использования космоса. Но в преддверии двадцатой годовщины первого полета в космос человека — гражданина Союза Советских Социалистических Республик Юрия Гагарина — хочется выделить работу в подзвездных высотах 18 экипажей пилотируемых кораблей и двух научных орбитальных станций. Они особенно ярко продемонстрировали высокий уровень отечественной космической техники, мастерство и мужество советских космонавтов.

Было одержано два крупнейших, этапных достижения. Это — начало функционирования долговременных научных орбитальных станций со сменяемыми экипажами и качественно нового раздела международного сотрудничества в рамках программы «Интеркосмос» — полетов международных экипажей.

Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ Л. И. Брежнев говорил: «Советская наука рассматривает создание орбитальных станций со сменяемыми экипажами как магистральный путь человека в космос. Они могут стать «космодромами в космосе», стартовыми площадками для полета на другие планеты. Возникнут крупные научные лаборатории для исследования космической технологии и биологии, медицины и геофизики, астрономии и астрофизики».

В годы десятой пятилетки на околоземную орбиту были выведены две такие станции: «Салют-5» и «Салют-6». Научная станция «Салют-5» начала функционировать в космосе 22 июня 1976 года. Через две недели к ней пристыковался корабль «Союз-21», пилотируемый Б. Волыновым и В. Жолобовым. За полтора месяца работы на борту станции они выполнили обширную программу научных исследований и экспериментов. Большое внимание космонавты уделили исследованиям земной поверхности в интересах различных отраслей науки и народного хозяйства, провели съемку значительной части территории Советского Союза. А по фотокадрам, сделанным из космоса в определенных диапазонах спектра, можно судить даже о степени созревания хлебов, насыщенности почвы влагой, наличии планктона в океане, загрязнении атмосферы и т. д.

Более широко, чем на предыдущих станциях и кораблях, на «Салюте-5» были поставлены технологические эксперименты. Они были объединены в специальный научный блок под общим названием «Физика». Изучались процессы плавления и затвердения металлов в невесомости, роста кристаллов и перетекания жидкости из одного объема в другой по смачиваемым и несмачиваемым каналам.

Работу на борту станции, начатую

первой экспедицией, продолжили космонавты В. Горбатко и Ю. Глазков. Они выполнили не только программу научно-технических и медико-биологических экспериментов, но и провели ремонтно-восстановительные работы. Фотошляпки и другие материалы, интересующие ученых и хозяйственников, были доставлены на Землю с автономном контейнере еще до посадки космонавтов.

Новую страницу в историю сотрудничества социалистических стран в области исследования и использования космического пространства в мирных целях вписали своим полетом на корабле «Союз-22» В. Быковский и В. Аксенов. Их основной задачей было — отработка и усовершенствование методов и средств изучения из космоса геолого-географических характеристик поверхности Земли для нужд народного хозяйства. Впервые на борту советского космического корабля была установлена аппаратура, изготовленная за пределами нашей Родины. Многозональный фотоаппарат МКФ-6 был совместно разработан специалистами ГДР и СССР, а сделан на народном предприятии «Карл Цейс Йена» и ГДР. Такой же аппарат был установлен затем и на борту орбитальной станции «Салют-6». Фактически МКФ-6 состоит из шести однокамерных фотоаппаратов, срабатывающих одновременно. У каждого перед объективом установлен свой фильтр, пропускающий на пленку световой поток только в одной, притом очень узкой зоне видимой части солнечного излучения. Полученные кадры можно спроектировать на экран любым цветом в любом из шести каналов и получить на нем так называемое синтезированное изображение, на котором можно даже в большом лесном массиве легко отличить, например, березовую рощу от соснового бора, старый лес от молодого, рожь от пшеницы и т. д.

Как мы говорили выше, космическая техника в годы десятой пятилетки непрерывно совершенствовалась. Крупным достижением советских ученых и инженеров стала долговременная научная станция «Салют-6». Похожая на своих предшественниц, она в то же время значительно отличалась от них. Ее два стыковочных узла, дополнительное крыло солнечных батарей, усовершенствованные системы управления и двигательных установок, новейшее научно-техническое и экспериментальное оборудование значительно расширили возможности проведения экипажами научных исследований и различных экспериментов.

Созданный учеными и конструкторами комплекс «Салют-6» — «Союз» — «Прогресс» открыл новую главу в истории советской космонавтики. За три с половиной года десятой пятилетки на станции «Салют-6», которая была выведена на орбиту 29 сентября 1977 года, работали пять основных экспедиций. 96 суток трудились на борту Ю. Романенко и Г. Гречко, 140 суток — В. Коваленко и А. Иванченко, 175 суток — В. Ляхов и В. Рюмин, 185 суток — Л. Попов и В. Рюмин, 13 суток — Л. Кизим, О. Макаров и Г. Стрекалов. Со станцией стыковались 13 пилотируемых и 13 беспилотных космических аппаратов. Три экипажа осуществили выход в открытое космическое пространство. Космонавты Советского Союза и стран социалистического содружества выполнили за

двадцать с небольшим месяцев пребывания на борту станции «Салют-6» столько научных исследований, технических и медико-биологических экспериментов и наблюдений по заданиям научных и народнохозяйственных организаций, сколько было осуществлено примерно за десять предшествующих лет использования в этих целях пилотируемых аппаратов.

Уже в самом проекте многозвенового космического комплекса «Салют» — «Союз» — «Прогресс» была заложена смелая цель — обеспечить длительную эксплуатацию базовой пилотируемой станции. Решая эту задачу, создатели комплекса предусмотрели возможность доставки на орбиту не только расходных материалов — воздух, пища, вода, топливо, но и замену выработавших свой ресурс узлов и агрегатов систем станции; использование таких материалов и внешних покрытий, которые были бы устойчивы к длительному воздействию солнечной радиации и метеоритов; дозаправку двигательных установок компонентами топлива. Нужно было создать для доставки всего необходимого космический корабль — грузовик, который выполнял бы одновременно и функции буксира. Одновременно шла разработка усовершенствованного трехместного транспортного корабля. И все это было сделано и испытано в космосе в течение одной пятилетки. Вот уже 3,5 года успешно функционирует на орбите космическая станция «Салют-6», убедительно подтверждая, что усилия ученых, конструкторов, космонавтов-испытателей и эксплуатационников новой техники, инженеров и рабочих предприятий, выпускающих космическую технику, увенчались блестящим успехом.

За время полета станции «Салют-6» экипажи основных экспедиций выполнили целый ряд ремонтно-восстановительных работ. Особенно много сделали члены последней экспедиции Л. Кизим, О. Макаров и Г. Стрекалов. Они впервые в истории космонавтики произвели сложнейшие операции по ремонту и замене выработавших за три с половиной года эксплуатации свой ресурс агрегатов, узлов, элементов в системах управления, терморегулирования и перекачки топлива. Благодаря их высококвалифицированному, буквально самоотверженному труду станция «Салют-6» может и дальше действовать в пилотируемом режиме.

Событием исторического значения является начало принципиально нового этапа работы человека в космосе, этапа совместных полетов на советских пилотируемых аппаратах международных экипажей по программе «Интеркосмос». Начали этот этап в марте 1978 года гражданин СССР Алексей Губарев и гражданин Чехословацкой Социалистической Республики Владимир Ремек. После старта их корабль «Союз-28» состыковался с «Салютом-6», международный экипаж перешел в станцию и вместе с основным экипажем Юрием Романенко и Георгием Гречко — неделю плодотворно работал на ее борту.

Вслед за первым международным экипажем на кораблях «Союз» совершили совместные с гражданами СССР полеты в космос сыны народов Польши, Германской Демократической Республики, Болгарии, Венгрии, Вьетнама, Кубы. Полеты международных экипажей ярко

продемонстрировали всему миру великую силу и прогрессивность социалистического содружества в решении проблем, стоящих перед человечеством, в том числе проблем освоения космоса и интересах мира и процветания народов. «Радостно сознавать, — говорил Генеральный Секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР Л. И. Брежнев при вручении наград космонавтам В. В. Горбатко и Фам Туану, — что космос становится все более обитаемым, а семья космонавтов пополняется сынами братских народов социалистических стран».

Все экипажи, совершившие полеты в годы 10-й пятилетки, активно вели не только научные исследования и наблюдения земной поверхности и Мирового океана, дальнего космоса, но и выполнили множество технологических экспериментов. Установки «Сплав-01» и «Кристалл» работали почти непрерывно. Были получены сотни образцов полупроводниковых и металлических материалов, а также стекол с новыми свойствами, которые в условиях земного тяготения создать очень тяжело или просто невозможно. По заданию национальных Академий наук космонавты социалистических стран выполнили технологические эксперименты «Морава» (ЧССР), «Сирена» (ПНР), «Беролина» (ГДР), «Беллуца» (ВНР), «Хэлонг» (СРВ), «Карибэ» (Куба). Изучались способы получения различных сплавов и кристаллов, циркуляция жидкости, диффузия расплавов и целый ряд других, без фундаментального познания которых нельзя приступить к промышленному производству в космосе многих крайне необходимых народному хозяйству материалов.

Каждый полет в космос является в определенной мере испытательным и одновременно продолжением поисков решения определенных проблем. Серьезным достижением советской космической науки и техники, космической медицины является решение в годы пятилетки ряда проблем подготовки человека к плодотворной работе в космосе, в условиях невесомости и замкнутого ограниченного пространства без ущерба для его организма. Успешному решению этих проблем были подчинены многочисленные медико-биологические эксперименты, которым отводилось перво-степенное место в программах всех без исключения полетов.

Проект ЦК КПСС и XXVI съезду партии «Основные направления экономического и социального развития СССР на 1981—1985 годы и на период до 1990 года» предусматривает «дальнейшее изучение и освоение космического пространства в интересах развития науки, техники и народного хозяйства». Успешные запуски сотен автоматических космических аппаратов, плодотворная работа экипажей пилотируемых кораблей и станции «Салют», создание новой еще более совершенной космической техники, такой как «Салют-Т», «Прогресс», осуществленные в истекшем пятилетии, являются прочной базой для новых достижений в исследовании и использовании космоса в одиннадцатой пятилетке.

Генерал-майор авиации
А. НИКОЛАЕВ,
летчик-космонавт СССР,
дважды Герой Советского Союза
М. ЛИСУН,
кандидат технических наук

СЪЕЗДУ ПОСВЯЩАЮ

ВСЕ МЫ находимся под впечатлением важнейшего партийного документа, содержащего развернутую программу дальнейшего прогресса страны, полностью отвечающего коренным жизненным интересам советского народа. Я имею в виду проект ЦК КПСС к XXVI съезду партии. Величие намеченных дел вдохновляет, прибавляет сил. Каждый из нас стремится внести свой личный вклад в общенародное дело.

Достоин, новыми успехами встречает очередной съезд партии наш клубный коллектив. 50 лет он готовит пилотов-спортсменов. В числе выпускников клуба пятнадцать Героев Советского Союза и среди них первая в мире женщина-космонавт Валентина Владимировна Николаева-Терешкова.

Мой путь в авиацию ничем почти не отличается от пути сотен и тысяч моих сверстников. Учился, работал, вечерами и дни отдыха — аэроклуб. Для этого готовил себя заранее, занимался легкой атлетикой, греблей, велоспортом, многие километры прошел на лыжах. Никогда не забыть чувства первого полета. Всю жизнь буду с благодарностью вспоминать своего инструктора Н. Н. Крылову. После окончания Центральной объединенной летно-технической школы ДОСААФ пришел в родной аэроклуб инструктором. В первом же учебном году мой экипаж был признан лучшим в клубе. Вскоре назначили командиром звена, которое стало коллективом коммунистического труда. Последние семь лет — заместитель командира подразделения, член сборной страны по вертолетному спорту.

Сборная — это большая дружная семья со своими традициями. С благодарностью вспоминаю время, когда начинал летать с такими асами-вертолетчиками, как Альберт Ламбакахар, Александр Капралов, Лев Чекалов, Владимир Смирнов, Станислав Игнатенко, Тамара Егоркина и, конечно, требовательный трудолюбивый тренер Анатолий Федорович Бесфамильный.

Память будит воспоминания о III чемпионате мира спортсменов-вертолетчиков в Витебске, где наша команда, победив грозных соперников, вышла на первое место. Мне посчастливилось занять общее второе место. Кроме золотой медали за четвертое упражнение и серебряной за многоборье был удостоен специального приза директора объединения авиационной промышленности Польской Народной Республики Кшиштофа Кучинского — «Лучшему иностранному спортсмену-летчику, выступившему на вертолете Ми-2».

Наши соперники из капиталистических стран удивлялись, что все расходы на подготовку советских спортсменов берут на себя государство и общественные организации, а мы лишь платим незначительные, можно сказать, символические, членские взносы.

Осталась позади 10-я пятилетка. Каждый советский труженик подводит итог проделанной работе. С гордостью могу сказать — это были для меня самые

счастливые годы. Меня приняли в ряды славной Коммунистической партии, стал чемпионом мира, абсолютным чемпионом СССР. Родина высоко оценила мой труд, наградив орденом.

Хочется поблагодарить Родину и партию за высокую оценку моего труда, коллектив аэроклуба, в котором воспитывался и работаю теперь.

Наступил новый учебно-спортивный год — год серьезных испытаний для вертолетчиков: в Польской Народной Республике состоится четвертый чемпионат мира. Все мы усиленно к нему готовимся и, если мне будет оказано высокое доверие защищать спортивную честь страны, то приложу все силы, чтобы это доверие оправдать. Как коммунист заверяю, что буду и впредь нести знамя труда и спорта.

**В. СМІРНОВ,
мастер спорта СССР
международного класса,
абсолютный чемпион страны,
чемпион мира**

Ярославль

КОММУ- НИСТЫ, РОВЕС- НИКИ ОКТАБРЯ

Кирилл Евстигнеев и Алексей Смирнов... Оба родились в одном и том же году — семнадцатом. Оба летчики-истребители. Оба защищали Отчизну, считая это своим воинским долгом. Оба дважды Герои Советского Союза. Коммунисты. Вся их жизнь — пример для подражания.

Детство Алексея Смирнова прошло в небольшой деревеньке Пальцево Калининской области. Комсомольская юность — в Калининне. Первые шаги в небо он сделал в аэроклубе в Одесской школе пилотов. Боевое крещение получил на Карельском перешейке в тридцать девятом году. А вскоре снова война, Великая Отечественная, ее суровая действительность. Не все бои были победными...

14 сентября 1941 года в одном из воздушных боев самолет Смирнова подбили. Машина горела, а внизу была не своя территория. Задыхаясь от дыма, превозмогая боль от ожогов, рискуя взорваться вместе с машиной, он дотянул до линии фронта и только тогда выбросился с парашютом. Раненого, обгоревшего, его подобрала наша солдата, оказали ему первую помощь, отправили в госпиталь. Не успев долечиться, Смирнов упрямил врачей отпустить его в часть. И сразу же начал летать. Восстанавливал силы в процессе работы, полетов, боев.

Они похожи и в этом, постоянном стремлении драться с врагом, непрек-

лонном упорстве как можно быстрее стать в строй, быстрее подняться в небо. «Кажется, вы отлетались, молодой человек, — сказал Кириллу хирург эвакогоспиталя, — ходить после таких ран и то достижение». Это же подтверждали и костыли, стоявшие возле койки Кирилла. На душе было тяжело, но летчик переселил себя, как можно бодрее ответил:

— Нет, уважаемый доктор, мы еще повоюем!

Когда началась война, Евстигнеев был инструктором-летчиком части, находившейся на далеком Востоке. Он сразу же подал рапорт с просьбой отправить его на фронт. Потом еще и еще. Весной сорок третьего года он прибыл на фронт, под Воронеж. Успех пришел быстро. За короткое время Евстигнеев сбил девять вражеских самолетов. И вдруг этот, последний воздушный бой, ранение в обе ноги. Тяжелое.

«Уйду, — думал Кирилл, — все равно уйду в свою часть. Не для того я рвался на фронт, чтобы отлежаться в тылу». И ушел. В последнюю ночь перед отправкой в тыловую госпиталь.

Смелость, мастерство пилотажа, знание тактики боя, знание техники — своей и противника — факторы, принесшие боевой успех Смирнову и Евстигнееву.

Однажды, это было в марте 1943 года, Смирнов один на один схватился с новейшим тогда немецким истребителем ФВ-190. Бой шел в горизонтальном маневре. У обеих машин — у «кобры», на которой летал Смирнов, и ФВ-190 — оказалось одинаковое время виража, и получалось, что немец не мог зайти в хвост «кобры», а Смирнов — в хвост «фоккера». И тогда Смирнов использовал свой богатый опыт в технике пилотирования. Он пустил в ход триммера, использовал прием внешнего скольжения... Сократив до предела радиус виража, он зашел в хвост ФВ-190 и сбил его.

А однажды он сам оказался под ударом ФВ-190. Немец атаковал его сзади. Спасло Алексея знание особенностей вражеской техники. Ему был известен недостаток немецкого истребителя — плохой обзор вниз, и он тут же его использовал: резким маневром ушел из поля зрения фашистского летчика, и пока тот метался в поисках исчезнувшей вдруг машины, зашел ему в хвост и сбил.

За время войны, сражаясь на Ленинградском, Волховском, Воронежском и других фронтах, Смирнов совершил 457 боевых вылетов, провел 72 воздушных боя, лично сбил 34 вражеских самолета.

Евстигнеев сражался с врагом под Белгородом и Харьковом, Полтавой и Кишиневом, над Будапештом, Венной, Прагой и другими городами Европы. Воюя, он непрерывно совершенствовал свои знания, учился на лучших примерах, этого же требовал от своих летчиков. К концу войны на счету его эскадрильи числилось около 140 сбитых самолетов противника.

В одном из наградных листов Кирилла Евстигнеева сказано: «В воздушных боях показал себя смелым, решительным, стойким». Короткая, лаконичная фраза. Но сколько за ней событий, трудных боев, побед.

...Семерка истребителей во главе с Евстигнеевым прикрывала наши войска. Появились фашистские самолеты: три девятки «юнкерсов» под прикрытием



двенадцати Me-109. Направив звено лейтенанта Амелина на «мессершмиттов», Евстигнеев с двумя летчиками атаковал первую девятку бомбардировщиков.

Сбив два самолета и развалив строй первой группы, они атаковали вторую и сбили еще два самолета. Но в это время сложилось тяжелое положение в звене лейтенанта Амелина, ведущего неравный бой с «мессерами». Оставив бомбардировщики, Евстигнеев устремился на истребители, атаковал. На этом бой закончился. Противник, не выдержав натиска, ушел на свою территорию.

...Это было уже в Венгрии, в последние дни войны. Прикрывая свои войска во главе звена истребителей, гвардии майор Евстигнеев обнаружил восемнадцать «фокке-вульфов». Не ожидая, что четверка может решиться атаковать такую большую группу, фашисты начали строить заход на штурмовку наземных целей. В этот момент и последовал

● А. Смирнов (слева) и К. Евстигнеев.

Фото И. ФЕДОТОВА

удар. Завязался бой. В этом бою Кирилл Евстигнеев одержал еще одну победу, сбил пятьдесят шестой по счету вражеский самолет.

После войны Кирилл Алексеевич Евстигнеев и Алексей Семенович Смирнов продолжали службу в войсках, передавали боевой опыт молодым авиаторам. Теперь, уйдя в запас, встречаясь с начинающими летчиками и теми, кто еще только мечтает об авиации, рассказывают им о советском летчике на войне, о том, как проявлялись, испытывались и закалялись преданность Родине, вера в победу, дружба и взаимная выручка в бою, о том, без чего невозможно было победить тогда и немислимо жить сегодня.

Н. ШТУЧКИН

ОТ ИМЕНИ СТРАНЫ

Степной,
Донской,
Украинских четыре,
Воронежский
и Прибалтийских три...
В нетронутой бомбежками квартире
фронты восходят, как богатыри.
Глядит на карту мальчик,
внук солдатский,
и вместе с дедом города берет.
— Вот Первый Белорусский,
Сталинградский...
Скажи мне, дед,
где же Русский фронт?
— Названий было много —
и какие!
и правильно они нанесены.
«Мы, русские...» —
в те годы грозные
звучало так
от имени страны.

ЗА РОДИНУ

Впервые в жизни, наяву,
не москвичи пока,
солдаты смотрят на Москву
с борта грузовика.
Им здесь служить,
а, может, нет,
а, может, только раз
блеснет в пути столичный свет
для удивленных глаз.
Наверно, так грузовики
несли к передовой
такие ж юные полки,
за Родину,
впервой.

ШЛА РОССИЯ...

Сколько лет этим старым окопам,
столько лет обороне Москвы,
столько лет не забудет Европа,
как тогда, не склонив головы,

шла Россия огромно и гордо,
шла, ведомая сильной рукой,
по огню сорок первого года
под жестокой можайской пургой.

Я к военной земле прикасаюсь:
— Здравствуй, родина русских
людей,
всепобедного праздника завязь
в изумрудье окопных ветвей.

Я беру эту землю в ладони,
хрупкий порох отцовских минут,
уходя в нее, память не тонет,
и березы в шинелях растут.



НАС УЧИЛИ КОММУНИСТЫ

ВЕЛИКА РОЛЬ Коммунистической партии в жизни нашей страны, всего народа и каждого человека в отдельности. Но партия — это и отдельные люди. Среди них и известные, выдающиеся. С некоторыми мне посчастливилось встретиться. Слушая их, разговаривая с ними, присматриваясь к ним, я учился отношению к делу, ответственности, умению держаться в коллективе. Это помогало мне, военному летчику, в службе, воспитывало качества, которые так необходимы при овладении сложными видами боевой подготовки, в командирском становлении, а в последующие годы — в боях с японскими милитаристами на реке Халхин-Гол, с белофиннами на Карельском перешейке, с немецко-фашистскими захватчиками в годы Великой Отечественной войны.

...Ленинградская Военно-теоретическая школа летчиков. Мы, курсанты, называли ее «теркой». Своей обширной учебной программой и строгими уставными порядками она помогала будущим летчикам обрести знания, навыки, учила дисциплине, порядку.

Рабочие ленинградских заводов и фабрик знали курсантов «терки» как хороших агитаторов и пропагандистов. Умение выступать перед людьми, зажигать их сердца хорошим, призывным словом мы учились у верного ленинца, любимца нашей Коммунистической партии Сергея Мироновича Кирова.

Мне посчастливилось дважды видеть и слышать его, пламенного трибуна революции. Хорошо помню 12 декабря 1931 года, переполненный зал дворца имени М. С. Урицкого. Бурей оваций встретили мы, делегаты городской партийной конференции, родного Мироныча. С затаенным дыханием слушали его доклад. Сергей Миронович говорил просто, убедительно, будто беседовал с каждым в отдельности. И это оставило неизгладимый след в моей памяти. Я понял: чтобы люди прониклись стремлением выполнить поставленную тобой задачу, говорить нужно именно так, как бы с каждым в отдельности, доверительно, но в то же время и требовательно.

Второй раз довелось мне его слушать 23 января 1932 года на IV объединенной

областной и городской партконференции. Проникновенная речь зажигала сердца, заставляла нас, начинающих авиаторов, утроить силы для достижения еще больших успехов в боевой и политической подготовке.

После окончания Ленинградской теоретической школы в Ейской школы морских летчиков, я служил в Севастополе, городе русской морской славы, летал на торпедоносцах. Потом получил назначение в Москву, командиром отряда в эскадрилью особого назначения ВВС. Здесь, на Центральном московском аэродроме имени М. В. Фрунзе я и встретил Якова Владимировича Смушкевича, Героя Советского Союза, участника событий в Испании. Однажды, за-

думавшись, я стоял у своего самолета СБ — скоростного бомбардировщика — когда он просто, по-товарищески спросил:

— Чего загрустили, Федоров?

Я несколько растерялся от неожиданности, но, может, поэтому и сразу высказал то, что меня волновало.

— Обидно, товарищ командарм второго ранга. Друзья поехали на Халхин-Гол с японскими самураями воевать, а мне опять почему-то отказано...

Смушкевич помолчал, подумал, затем с улыбкой сказал:

— Не горюйте, придет и ваша очередь. Обещаю помочь. А пока советую потренироваться в полетах на высоту. Забирайтесь повыше. Это нужно. Там это может потребоваться.

Совет начальника — закон для подчиненного. Я посоветовался с командиром эскадрильи и приступил к высотным полетам. Делал по несколько вылетов в день. Прошло какое-то время, и Смушкевич вновь появился на аэродроме.

— Завтра утром явится в управление кадров ВВС, — сказал командарм как только вышел из автомашины. — Получите предписание...

— Большое спасибо! — ответил я радостно.

☆☆☆

...В начале декабря 1941 года, в разгар битвы под Москвой, когда наши войска перешли в контрнаступление, я командовал 9-м отдельным бомбардировочным авиаполком, подчиненным непосредственно главному штабу ВВС, поэтому вновь оказался на Центральном аэродроме имени М. В. Фрунзе, вновь, будто воочию увидел всех авиаторов, с которыми раньше встречался, и прежде всего, будто живого, летчика-испытателя В. П. Чкалова. Хороший был человек Валерий Павлович, бескомпромиссный, прямой, душевный.

Однажды, возвращаясь из дальнего полета, я допустил ошибку в расчете и приземлил машину с «козлом», с небольшим отходом от земли после касе-

ния. Хуже всего, что эту мою неудачу видел Валерий Павлович, находившийся здесь же на самолетной стоянке. Естественно, мне захотелось как-то сгладить свою вину; подыскать причину плохой посадки. Если бы он был моим начальником, он бы, наверное, хмурился, но он был просто товарищем, старшим, глубокоуважаемым, но все же товарищем, поэтому он улыбался. Слушал и эдак чуть-чуть насмешливо улыбался — давай, дескать, давай, выкручивайся. Потом, уже серьезно, сказал:

— Не надо, Федоров, искать причины для оправданий. Надо быть объективным. Полет был длительным, ты устал и не смог сосредоточить внимание на посадке. Не хватило у тебя силы воли. А должно было хватить. Ты же летчик, а летчик может расслабиться лишь на земле, после посадки. В воздухе же, особенно в конце полета, все должно быть сконцентрировано: и мастерство, и силы, и воля...

Мы долго тогда говорили, и разговор этот запомнил надолго. И не просто запомнил, — руководствовался им в своей летной практике и военной службе.

Память отчетливо сохранила встречи и с другим известным летчиком нашей страны М. М. Грозовым, Героем Советского Союза. Еще в довоенное время Михаил Михайлович был профессором, знатоком эксплуатации авиационной техники, до мелочей знал устройство и особенности самолетов и моторов, пунктуально выполнял требования наставлений и инструкций по технике пилотирования. С ювелирной точностью пилотировал он самолеты днем, ночью, в сложных метеорологических условиях. Для нас, молодых летчиков, Грозов служил примером и величайшим авторитетом. Мы часто обращались к нему за помощью и всегда получали исчерпывающие ответы. А нередко Грозов лично учил нас в воздухе, проявляя незаурядный талант инструктора-педагога. Это было в 1938 году.

Вторично судьба свела нас в 1944 году в польском городе Бяла-Подляска. Генерал-полковник авиации Грозов, заместитель главкома ВВС по боевой подготовке, прибыл туда во главе комиссии по проверке боеготовности соединений 16-й воздушной армии, в том числе 241-й бомбардировочной авиационной Речичской дивизии, которой я в то время командовал. По существу наша дивизия проходила тогда заключительный этап подготовки, генеральную проверку перед наступлением наших войск через Польшу в Германию, к Берлину.

...На Брестском полигоне возле дивизионного КП остановилась вереница автомашин. Среди прибывших офицеров и генералов вижу, командующего 16-й воздушной армией генерала С. И. Руденко, различаю знакомую статную фигуру М. М. Громова.

Приехавшие собрались у стенда, на котором закреплены карты с маршрутными прокладками, расчетные таблицы прохода девяток Пе-2 над полигоном. Докладываю порядок выполнения задания. Грозов внимательно слушает, следит за каждым движением руки с указкой. После доклада обратился с вопросом: «Почему проход полков и целам запланирован не в порядке их нумерации?» Отвечаю:

— 128-й авиаполк под командованием Героя Советского Союза подполковника

Воронкова состоит из лучших в дивизии пикировщиков.

Руденко смеется:

— Тактический прием командира дивизии — показать лучшее в самом начале, ошеломить руководство первым успехом. А чем к концу удивлять будете?

Громов молчит, выжидательно смотрит на меня. Я понял: ждет доклада о других полках, входящих в состав дивизии. Продолжаю:

— 779-й авиаполк подполковника Храмченкова — сильнейшая в дивизии часть в смысле подъема тоннажа и, следовательно, мощности бомбового удара; 24-й полк подполковника Соколова — лучший по умению сохранять боевой порядок при отражении атак вражеских истребителей. Таким образом, товарищ генерал, любой из полков может идти первым.

— Получается, что все полки вашей дивизии — лучшие, — улыбнулся Михаил Михайлович.

«Может быть, это и нескромно, но мне кажется, так», — хотел я сказать, но смешался и промолчал.

Громов успокоил меня:

— Стесняться здесь нечего, вы правильно думаете и правильно делаете. Каждый коллектив имеет свои слабые и сильные стороны, и командир, чтобы добиться успеха, должен использовать сильные. И говорить, представляя коллективы начальству, надо прежде всего о сильных, чтобы видны были возможности. Слабые стороны — ваше внутреннее дело, вы их и устраняйте вместе с тем коллективом. Демонстрировать слабые стороны подчиненных частей, подразделений — демонстрировать свою командирскую слабость, неспособность...

Ну, а как отбомбили полки? Отлично! И по времени удара, и по точности поражения цели. Когда первая эскадрилья 128-го полка подошла к полигону и вошла в пики, Громов, отвернув рукав своего кожаного реглана, улыбнулся:

— Хорош у меня хронометр! По точности, товарищ комдив, не уступает вашим летчикам.

Так своеобразно он похвалил нашу организованность и мастерство.

С М. М. Громовым мы встречались и после войны. В 1953 году — на ученом совете Военно-политической академии имени В. И. Ленина, когда я защищал кандидатскую диссертацию. И ровно через двадцать лет, уже в 1973-м, на совете института военной истории Министерства обороны СССР, при защите докторской. В обоих случаях профессор Громов выступал в качестве официального оппонента.

После защиты докторской Громов сказал:

— Не вздумайте на этом успокоиться, Федоров. Работайте. Творите. Творчество, поиск — удел ученого.

Я улыбнулся: «А если здоровье?..»

— Надо работать так, чтобы некогда было болеть, — убежденно сказал Михаил Михайлович. — В крайнем случае можно немного уменьшить нагрузку. Не вам это доказывать, Федоров, сами знаете: работа — это жизнь. Без работы человеку нельзя, особенно нам, коммунистам.

А. ФЕДОРОВ,
профессор,
доктор исторических наук

● Герой
Советского
Союза
А. В. Кисляков
в подмосковном
пионерском
лагере.



ПАРТИИ ЛЕНИНА РЯДОВОЙ

...ЛЕТЧИКА-ИСТРЕБИТЕЛЯ Анатолия Кислякова принимали в партию в декабре сурового сорок первого года. Принимали сразу после воздушного боя, в котором Кисляков сбил очередной фашистский самолет. Все выступавшие на партийном собрании говорили коротко: «Достоин стать коммунистом».

Летную школу Кисляков закончил весной сорокового года.

После школы — служба в Забайкалье, в полку, которым командовал Герой Советского Союза В. Скобарихин — участник боев над Халхин-Голом, где в одной из воздушных схваток таранил японский истребитель. Молодые авиаторы у крещенного огнем командира учились смелости, отваге, мастерству пилотирования.

За месяц до начала Великой Отечественной войны одну эскадрилью полка перебросили на северо-запад в авиационную часть Героя Советского Союза С. Миронова. Прекрасный летчик и талантливый командир-воспитатель, Сергей Иванович, как и Скобарихин, умело передавал подчиненным свой боевой опыт, требовал, чтобы задания в воздухе выполнялись без упрощения. Чем-то схож с Мироновым был и командир эскадрильи П. Кирсанов. Несмотря на молодость, он выделялся среди летчиков широтой кругозора, начитанностью.

— Все мы любили и уважали наших командиров, — вспоминает А. В. Кисляков. — Стремилась во всем подражать им.

Боевая страда летчика-истребителя Анатолия Кислякова началась на второй день войны. Полк прикрывал небо Ленинграда. Враг бросал в бой десятки бомбардировщиков и истребителей. Фа-

шистские полчища рассчитывали с ходу сокрушить нашу оборону как на земле, так и в воздухе.

Очень тяжелую задачу пришлось решать защитникам Ленинграда. В летние и осенние месяцы сорок первого летчикам приходилось ежедневно совершать по 6-8, а иногда и до 10 боевых вылетов. Вражеские «мессершмитты» обладали тогда некоторыми преимуществами перед нашим самолетом И-153 «Чайка» в скорости и вертикальном маневре. Советские летчики учились бить противника на виражах, ходили в дерзкие лобовые атаки. Гитлеровцы боялись их, отворачивали и сразу же попадали под меткий удар атакующих. Однажды в конце июня командир приказал: рано утром пара Кисляков—Фадеев вылететь на разведку.

Едва рассеялся туман, пара поднялась с аэродрома и взяла курс в район Сортавала. Июньское небо было чистым, безоблачным, видимостью, как любил говорить летчики, составляла «миллион на миллион». Разведчиков такая погода не радовала. Им куда сподручнее было бы лететь, маскируясь облаками, а над целью пройти на совсем малой высоте. Но приказ есть приказ.

Летчикам пришлось выдержать трудный экзамен.

В районе цели Кисляков и Фадеев подверглись сильному обстрелу зенитных орудий. Плотный огонь образовал, казалось, непреодолимую стену. Однако пара отважных не свернула с боевого курса, прошла над вражескими позициями, засекла расположение огневых точек, обнаружила вражеский аэродром, где базировались «юнкерсы». Пора возвращаться. Внезапно со сторо-

ны солнца появились два «фоккера». Качнув крыльями, Кисляков дал знать напарнику: «Атакую, прикрой». В небе завертелась карусель. Враг попался бывалый. Гитлеровцы во что бы то ни стало пытались разделаться с «Чайками». И все же Кисляков перехитрил фашистов. Улучив момент, он на крутом вираже вписал в перекрестие прицела меченный черным крестом самолет, нажал гашетку. «Фоккер» задымил и заштопорил к земле...

Это была первая победа Анатолия Кислякова. Боевые вылеты следовали один за другим. Прикрывал наши войска, дежурил в зонах, бомбил переправы.

Едва его «Чайка» приземлялась на аэродроме, как механики торопливо снаряжали ее на новые боевые задания. Заправлялись бензином баки, подвешивались реактивные снаряды, срочно тут же на стоянках латались пробоины в крыльях.

Вместе с однополчанами Кисляков штурмовал скопления вражеских войск в районах Тосно, Пушкино, Красное село, на Карельском перешейке. Предпринимались дерзкие налеты на аэродромы врага в Сиверской, Волосово, Мансиими. Хотя «Чайка» и не являлась первоклассной боевой машиной, но на ней летали отважные наши летчики, верные сыны социалистической Отчизны — хорошо обученные, идейно закаленные, до последнего дыхания преданные делу Коммунистической партии и своему советскому народу, Родине. Только на счету одного Анатолия Кислякова было 15 самолетов врага, уничтоженных им во время штурмовых полетов на аэродромах.

«Чайку» Анатолия Кислякова четыре раза подбивали зенитки, дважды попал он под огонь «мессеров».

В декабре сорок первого фронт облетела весть о провале немецко-фашистского наступления на Москву. Сообщение придавало новые силы защитникам Ленинграда. «Ничего, — говорили авиаторы, — наступит время, и мы погоним врага на запад».

В марте 1942-го полк направили в тыл, за новыми более совершенными самолетами. Переучивание закончилось в конце июня.

Летом 1942 года районом жарких боев стали воронежские места. Они все чаще упоминались в сводках Совинформбюро.

Гитлеровцы, после поражения под Москвой, решили взять реванш и острие своих танковых клиньев направили на Дон, в район Воронежа, а затем и на Сталинград. Разгорелись ожесточенные бои и в небе. В них активное участие принял и авиационный полк, в котором служил Кисляков. Четыре месяца не смолкал гул моторов, стрекот пулеметов, гром пушек над Доном. Однополчане Анатолия записали на свой боевой счет 87 сбитых вражеских самолетов. Здесь, на придонской земле, полку вручили гвардейское Знамя.

Осенью 1942-го коммунист Кисляков со своими однополчанами прибыл на тыловую аэродром, здесь их ждали новенькие истребители. Переучивание и доукомплектование полка было коротким. Через несколько недель —

приказ лететь на Северо-западный фронт, под Валдай.

В небе Валдая гвардейцам пришлось вести бои с немцами напряжением. Ликвидация вражеского Демьянского плацдарма имела огромное значение. За несколько дней до начала этой операции командование решило произвести тщательную разведку с воздуха. На задание вылетел Ту-2 в сопровождении истребителей. Ведущий группы прикрытия — заместитель командира эскадрильи Анатолий Кисляков. (Было известно, что на этом участке фронта враг держал настоящих асов, командовал ими полковник Мельдерес).

— Командир, сзади восьмерка «мессеров», — услышал Кисляков в наушниках голос летчика Владимира Безродного.

— Атакую, — произнес Кисляков, бросил машину в полупереворот на ведущего группы «мессершмитов». Первая дерзкая атака, и «мессер» задымил, со снижением пошел на Валдайское озеро, скованное льдом, покрытое снегом. Но бой продолжался. Фашисты дрались отчаянно. Наши гвардейцы сбили еще три самолета. Вражеские летчики выбросились с парашютами и были взяты в плен наземными войсками. Оставшаяся четверка гитлеровцев поспешила удрать. Наш самолет-разведчик, выполнив задачу, благополучно возвратился на свой аэродром.

За успешно проведенный бой летчики группы Кислякова были награждены орденами, Анатолию Кислякову вручили орден Отечественной войны I степени. Эта была четвертая его награда.

Поэтесса Маргарита Алигер посвятила этому воздушному сражению над Валдаем такие пламенные строки:

Погодой морозной и вьюжной,
дорогой своей голубой,
пятеркой отважной и дружной,
они полетели в бой.
Фашистская стая разбита,
приходится жарко врагу.
Четыре его «мессершмитта»
Горят на валдайском снегу.

23 февраля 1943 года, в 25-ю годовщину Красной Армии, эскадрилья Кислякова уничтожила в воздушных боях семь вражеских самолетов.

В небе Восточной Пруссии коммунист Кисляков сбил 17-й вражеский самолет. С огненных лет Великой Отечественной минуло более 35 лет. Герой Советского Союза полковник запаса А. В. Кисляков и ныне в боевом строю: ведет активную военно-патриотическую работу в одном из ПТУ Москвы, воспитывает молодежь в духе верности Родине, партии Ленина, народу.

Таков уж характер коммуниста Кислякова — рядового бойца 17-миллионной армии партии Ленина.

Генерал-лейтенант авиации
в отставке
Н. ЧУГУНОВ

Москва



ТРУДОВЫЕ ПОДАРКИ

С МАЛЫХ ЛЕТ я привык к тому, что хлеб — это сила и красота земли. Так отзываются о нем в нашей семье. Мой отец и мать — рабочие люди, хорошо знают цену труду и хлебу. Знаю это и я. Работал на радиозаводе, учился в техникуме, а по вечерам спешил в аэроклуб, летал на спортивных самолетах. К авиации влекло все больше и больше и уже не мог с ней расстаться. После аэроклуба — училище гражданской авиации.

И вот я летчик или, как называют нас земледельцы, крылатый хлебороб.

Прошло четыре года. Я по-настоящему полюбил свою работу. В 1980 году нашему экипажу по Уральскому управлению гражданской авиации присвоено почетное звание — «Лучший экипаж применения авиации в народном хозяйстве». Только за шесть месяцев экипаж обработал более 23 тысяч гектаров полей, на одну треть перевыполнили план и сэкономили более трех тонн горючего.

Это наш подарок предстоящему XXVI съезду партии. Задание десятой пятилетки завершили еще прошлым летом и сейчас трудимся в счет первого года одиннадцатой.

В чем секрет успеха? Просто работаем на совесть — вот вроде и вся премудрость. Но, конечно, помогли старшие товарищи — коммунисты, мой первый командир Валентин Аркадьевич Данилов. Большой и щедрой души

☆☆☆

человек. Учусь у него преданности делу, одержимости и таким разным, но отнюдь не взаимоисключающим качествам — доброте и требовательности.

Второй год летаю самостоятельно, а до сих пор словно чувствую на штурвале рядом со своей рукой твердую руку первого командира. Многого из того, чего добился, пришло ко мне от наставника. У Валентина Аркадьевича учусь пилотировать машину на малых высотах, правильно оценивать рельеф местности, четко выходить из крутых разворотов на гон, то есть на длину поля, обозначенного флажками, снижаться в заданной точке и аккуратно, без промаха, выпускать шлейф удобренной или ядохимикатов.

Нынче, к примеру, применили новую технологию при опрыскивании посевов. Раньше эту работу проводили на скорости порядка 160 километров в час без отклонения закрылков. Распыляемые ядохимикаты ложились горизонтально на посевы полосой 30 метров. А мы стали летать на немного меньшей скорости 145—150 километров в час, да с отклоненными закрылками. В результате полоса распыла увеличилась до 40 метров, а ядохимикаты стали глубже проникать в посевы. Производительность полетов повысилась на десять процентов. Химическая прополка, как известно, по самым скромным подсчетам позволяет повысить урожай зерновых от 2 до 4 центнеров на гектар.

Нашему экипажу, работавшему все прошлое лето в родной Челябинской области по обработке сельскохозяйственных угодий, присуждено второе место среди 23 экипажей. Мы с отличным качеством провели борьбу с вредителями и сорняками на площади 17 тысяч 300 гектаров, показав хорошую производительность — 148 гектаров в час.

Конечно, без хорошего авиатехника отличных показателей в нашем деле не добьешься. Н. Кричигин умелый и трудолюбивый специалист. У него всегда техника в порядке, и поэтому я спокоен за самолет. А правая рука моя — второй пилот А. Тропынин. Мы с ним понимаем друг друга с полуслова, с взгляда. Вместе кончали радиотехнику, вместе бегали в Челябинский аэроклуб. Одновременно закончили Омское летное училище гражданской авиации. И налет часов у нас обоих подходит к двум тысячам. Оба мы кандидаты в члены партии, готовимся к поступлению в члены КПСС.

С. ЧУДИНОВ,
командир самолета

Магнитогорск,
Челябинской области



Давнему автору нашего журнала Макдонию Федотовских исполняется пятьдесят лет. В прошлом летчик-испытатель, он сохранил верность небу. Об этом говорят его стихи. Автор поэтических сборников «Запах неба», «Дай мне новые крылья, Родина», «Сиянье» М. Федотовских не раз выступал на страницах «Крыльев Родины» со стихами и очерками о людях, несущих в сердце героизм летного дела.

ВЫСОКОЕ СВИДАНИЕ

Опять лечу сквозь даль Сибири,
Опять объят голубизной!
И Солнце, удивляясь шири,
На явь Земли глядит со мной.

А там — леса и бровью горы,
Зрачки озер и вновь леса...
Дымок завода, новый город
И желтой нивы полоса.

И трудно прожитые годы
Не хмурят ныне душу мне
Перед воздушностью свободы,
Перед просторностью в стране.

Летим в спокойном океане,
Великой далью дорожа.
На высшем уровне свиданье —
Сибирь
и Солнце,
и душа.

ВЬЮГА

Здесь, в Баку засибирила вьюга.
Ночью снег кто-то в окна швырял.
Ты к окну прислонилась, подруга,
Вспоминаешь далекий Урал.
Белый вихрь из метельной сторонки
Для южан — хуже бешеных гроз.
Возле штаба две пальмы-девчонки
В тонких платьях простыли насквозь.
Мы ходили на сарт, на стоянку,
Где счищали навязчивый снег.
В парашютной,

у печки-временки,
Согревали нас шутки и смех.
Говорят, что синоптик влюбленный
С безнадежности «ухнул» в тоску,
Перепутал на карте циклоны
И пригнал их

с Чукотки в Баку.
Вот чудак!..
Да и я в том замечен,
Вьюгу чувства в груди не таю.
Дай накину на милые плечи
Порыжевшую куртку свою.

* * *

Я Землю из холодной стратосферы,
Глотая дали, жадно наблюдал.
Движеньем над планетой утоленный,
Смотрел вокруг. Земля внизу казалась
Задумчивой и русской головой.
Выл виден лоб высокий — гладь
степей
И жилки рек, и бровь — хребет
Кавказа...

И приземлив усталый самолет,
Ложился я в зеленую траву
И долго-долго слушал звуки дня:
Дыханье листьев, дальний гул
турбин...
Ресниц моих касался одуванчик,
И небо,

сквозь пушистые ворсинки,
Казалось мне огромным синим
глазом,
Где полон света солнечный зрачок.
Стоял я на земле аэродромной,
Включенный в необычное раздумье,
Что шар лобастый — существо живое.
Разумная частица Мирозданья.

Вращенье чувствует и видит нас, и
мыслит.
И нам родит и хлеб, и лес, и воздух.
От домьсыла вскипело возмущенье:
Как смеем мы, ведь это дерзость,
наглость —
Снарядами взрывать земное тело?!
Лопатой копни — и то ей больно!
Достойную награды за терпенье,
Люблю я Землю так, как любит
летчик,
Сын женщины и сын большой Земли.

* * *

Мысли мои настроила ты.
Иду! Зови не зови.
Так самолет идет с высоты
На позывные Земли.

А дни напряженны, а время в бегу,
Мне завтра
то — даль, то — бой...
Я сердце от мелких страстей берегу,
И как оно
нежно с тобой!
Ты самовластно не относись
К сердцу, что мне дано!
Им я люблю и небо,
и жизнь,
А ведь оно — одно.

Из афганской тетради

КРЫЛЬЯ ДРУЖБЫ

«СОВЕТСКИЙ СОЮЗ, ИСТИННЫЙ ДРУГ ПРОГРЕССИВНОГО ЧЕЛОВЕЧЕСТВА И ВСЕХ ТРУДЯЩИХСЯ, ОКАЗЫВАЕТ СВОЕМУ ЮЖНОМУ СОСЕДУ РЕВОЛЮЦИОННОМУ АФГАНИСТАНУ ШИРОКУЮ ВСЕСТОРОННЮЮ ПОМОЩЬ И ПОДДЕРЖКУ ВО ВСЕХ ОБЛАСТЯХ ЖИЗНИ. ЭТА ПОМОЩЬ ДАЕТ НАМ ВОЗМОЖНОСТЬ УВЕРЕННО И ШАГ ЗА ШАГОМ ПРОДВИГАТЬСЯ ВПЕРЕД ПО ПУТИ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКОЙ ПРОГРАММЫ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ НА БЛАГО ТРУДЯЩИХСЯ НАШЕЙ СТРАНЫ».

Бабрак КАРМАЛЬ,
Генеральный секретарь ЦК ИДПА,
Председатель Революционного совета
и Премьер-Министр ДРА.

● Посадка очередного Ил-76.



В АЭРОПОРТУ КАБУЛ и на других аэродромах Демократической Республики Афганистан можно увидеть транспортные самолеты с опознавательными знаками Аэрофлота: Ан-12, Ан-22 и Ил-76. Крылья дружбы! Одни машины готовятся к рейсу, другие — под разгрузкой. По воздушному мосту СССР—ДРА, перекинутому через вершины гор, посланцы родины великого Ленина доставляют мужественному афганскому народу продовольствие и медикаменты, научное оборудование и сельскохозяйственную технику, семенной фонд и многие другие грузы.

Большая доля перевозок внутри страны также осуществляется воздушным путем (в Афганистане нет железных дорог). В доставке продовольствия, медикаментов и других грузов в отдаленные и труднодоступные районы страны активно участвуют и экипажи транспортных вертолетов, вносящие достойный вклад в укрепление советско-афганской дружбы.

Вот лишь некоторые примеры, иллюстрирующие многолетнюю бескорыстную советско-афганскую дружбу.

При помощи СССР построены: механизированный хлебокомбинат, домостроительный комбинат, асфальтобетонный и авторемонтно-механический заводы в Кабуле, завод искусственных удобрений в Мазари-Шарифе, Джалабадская оросительная система, порт Шархан на реке Пяндж, элеватор в Пули-Хумри, крупнейшая в стране ГЭС в Наглу, шоссейные дороги Кабул—Шархан, Кушка—Горат—Кондогор. Более 55 процентов всей фабрично-заводской продукции производится на предприятиях, построенных с помощью СССР.

Тысячи тракторов советского производства работают на полях Афганистана. Скоро начнется строительство институтов корпусов под Кабулом. В этом году из Академии наук СССР придут необходимые на первых порах приборы и оборудование.

● Экипаж военного летчика первого класса капитана Л. Туктарева (справа) готовится к вылету.

Фото автора



КОРОБКА СО СЛАДОСТЯМИ

ДЛЯ МЕНЯ эта история началась на аэродроме накануне отлета майора В. Щербакова. Он быстро уложил в чемодан свои нехитрые пожитки, закрыл крышку.

— Минуточку, — внезапно сказал один из летчиков, когда Василий Васильевич уже щелкнул замком. — Надо же моим подарки послать.

Офицер открыл тумбочку, вытащил аккуратный сверток и десятка полтора небольших плиток тугоплавкого (есть в рационе наших летчиков и такой) шоколада.

— Это дочурке, — с нежностью говорил он, формируя из брусочков в ярких фантиках две изящные пирамидки, — а это Джамалудину.

— И от меня Джамалудину, — встретился майор Щербаков.

— И от нас, — подхватили остальные. Скоро рядом с шоколадками появились сгущенка, вафли, галеты...

— Теперь коробка нужна, — озабоченно сказал политрабботник капитан В. Копчиков...

Только два дня выпало мне побыть на аэродроме. Но перед отлетом казалось, что знаком с каждым из них очень давно.

Щербаков перегоняет Ми-8 на аэродром, где выполняют регламентные работы. Близкое расставание с закадычными друзьями-побратимами придает полету особую окраску. И вот мы уже над горами. После каждого изменения курса — радиосвязь в горах только на прямую видимость — в эфире звучит напевный голос ведущего: «Тридцать седьмой!» «На месте!» — басит в ответ ведомый.

После посадки вижу коробку со сладостями в руках бортового техника. Потом она переходит к парторгу эскадрильи капитану Ю. Лебедеву.

— Так кто же этот таинственный Джамалудин? — задаю вопрос.

— Сначала надо встретиться с майором Тихоновым, — ушел от ответа Щербаков.

Солнце палило немилосердно. Мы обнялись с Василием Васильевичем на прощание, и он ушел в штаб. Направляемся к Лебедеву и политрабботнику. Когда вошли, за столом, уставленным восточными пиалами с русским самоваром в центре, шел оживленный разговор. Майор Тихонов принимал афганских товарищей. Говорили о самом насущном — защите апрельской революции, об изучении основ марксизма-ленинизма.

— Оружие у нас есть, — горячился подполковник афганской армии. Его слова переводил красивый афганец, одетый в униформу без погон. — Нам нужна книга... Ленин... Маркс... Брежнев.

Сначала на нас особого внимания не обращали. Люди в небесно-голубых летных костюмах здесь частые гости. Но стоило одному из вошедших произнести традиционное восточное приветствие, всё мгновенно изменилось. Афган-

цы повскакивали с мест. Начались крепкие рукопожатия.

— Горячий народ, — говорил мне полупешепотом майор Тихонов, — увлекающийся. Беседы на политические темы им ой как еще нужны! Особенно Джамалудину, — показал он на переводчика. — Джамалудин — сын муллы. Хотя и стал он членом НДПА, но с ним еще работать и работать...

Когда шум немножко стих, капитан Лебедев как-то неловко передал коробку Тихонову.

— С ним все в порядке? — спросил он с неподдельной тревогой.

— Конечно, — рассмеялся политрабботник, пожимая руку летчику. — Жаль, улетаешь: хозяйка приглашают в гости. Вам, — обратился ко мне, — тоже будет интересно...

В приоткрытую дверь заглянул афганский солдат.

— Срок, товарищи, — испросив взглядом разрешения у подполковника, сказал Джамалудин. — Московская гост просимо наш шалаш...



«Шалашом» Джамалудина оказалась одна из аэродромных построек — навес, где хранились мешки с зерном, поступающие по линии Красного Креста из Советского Союза и других стран социалистического содружества.

— Тоннами на наших Ми-6 и Ми-8 по районам отправляют, — пояснил майор Тихонов и продолжил рассказ о Джамалудине Сагоре, офицере Народных вооруженных сил Афганистана, коменданте аэродрома.

— Отец Джамалудина в дни декабрьских событий, — Владимир Васильевич вздохнул, — прислал сыну депешу: «Не возвращись в отчий дом, люди из-за кордона прирежут твоего сына». Не поверил этому Джамалудин. Но прислала весть о страшной угрозе жена. Поехал к отцу, да чуть жизнью не поплатился. Вернулся сюда с семьей...

Цепочкой идем между стеной здания и штабелями мешков, сложенных под

потолок. Из открытой двери доносится мелодия «Подмосковных вечеров». Майор Тихонов и майор-инженер В. Бачин попытались было скинуть ботинки, однако хозяева остановили их протестующими жестами.

В помещении с высоким потолком стояли три кровати, покрытые одеялами из верблюжьей шерсти. Между ними — стол, уставленный зеленью: огурцами, луком, редисом, помидорами... Кассетный магнитофон, из которого лилась музыка, стоял на полу.

Не успели мы сделать и двух шагов, как из-под стола вынырнул мальчик в ситцевых штанишках и в яркой рубашке. Его глаза радостно блеснули. Однако бросился он не к отцу, а к майору-инженеру Бачину. «Вот кому предназначалась та коробка», — понял я.

— Видели бы, каким его привезли сюда, — говорил, улыбаясь, майор Тихонов. — Два года и три месяца, а у него еще ни одного зуба. Но ничего — на летном пайке быстро отойдет.

По мусульманскому обычаю женщин

в комнате, где находились мужчины, не было. Развернув конфету с шишкинскими мишками, мальчик притих на коленях у Бачина. Мы тоже молчали. Только магнитофон искрился русской «Калиной».

— Он у вас здесь словно сын, — негромко говорю Тихонову, кивая на афганского мальчика, прижавшегося к советскому офицеру.

Владимир Васильевич светло улыбнулся.

Когда наш самолет готовился к вылету в Кабул, время подходило к полудню. В сторону аэродромной постройки, где живет семья Сагар, шли двое в голубых костюмах. Летчики несли небольшие свертки. Они шли в гости к своему маленькому афганскому другу.

Полковник А. ХОРОБРЫХ

Кабул — Москва



ВИДНЕЙШЕМУ АВИАЦИОННОМУ КОНСТРУКТОРУ
ОЛЕГУ КОНСТАНТИНОВИЧУ
АНТОНОВУ
ИСПОЛНИЛОСЬ 75 ЛЕТ.
БОЛЕЕ 55 ИЗ НИХ ОТДАНЫ
РАЗРАБОТКЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ
АППАРАТОВ.

АВИАЦИОННАЯ
ТЕХНИКА
ОДИННАДЦАТОЙ
ПЯТИЛЕТКИ



ЗНАКОМЬТЕСЬ: АН-72

Герой
Социалистического
Труда,
Генеральный
конструктор
Олег
Константинович
Антонов.



Первый аппарат — планер «Голубь» юноша-авиамоделист построил, когда ему было всего 18 лет. Всего же энтузиаст планерного спорта создал более 40 типов планеров. В их числе были простейшие учебные, рекордные, грузовые, десантные. В период с 1932 по 1939 годы было построено более 5 тысяч планеров конструкции О. К. Антонова. Тысячи юношей и девушек нашей страны получили на них «воздушное крещение», а затем шагнули в большую, моторную авиацию.

В годы Великой Отечественной войны планеры, сконструированные Антоновым, широко использовались для снабжения партизанских отрядов боеприпасами, медикаментами, продовольствием, для высадки тактических десантов. В июле 1943 года, например, в ходе 2-й планерно-десантной операции в Полоцко-Лепельской зоне, главным образом

на планерах А-7, через линию фронта было переброшено 472 десантника и 215 тонн боевых грузов.

Особенно широко талант Олега Константиновича Антонова как инженера-конструктора, ученого, руководителя большого творческого коллектива раскрылся в последние десятилетия, когда он возглавил вновь организованное опытное конструкторское бюро. За 35 лет работы коллектив этого ОКБ под руководством О. К. Антонова создал целое семейство известных не только в Советском Союзе, но и во многих странах мира, самолетов различного назначения: Ан-2, Ан-8, Ан-10, Ан-12, Ан-14, Ан-22, Ан-24, Ан-26, Ан-28, Ан-30, Ан-32. Всем этим самолетам, как и их модификациям, свойственна «фамильная черта» конструкторского бюро — высокая экономичность, отличные взлетно-посадочные характеристики, позволяю-

щие эксплуатировать машины во всех регионах нашей страны, в том числе северных и горных, на аэродромах, не имеющих длинных бетонных взлетно-посадочных полос.

Особенно большую известность в Советском Союзе и за рубежом приобрел самолет-долгожитель Ан-2, созданный в послевоенные годы. Уже более тридцати лет он используется для перевозок пассажиров, почты и грузов, помогает работникам сельского хозяйства добывать высоких урожаев, рыбакам — увеличивать уловы, авиационным спортсменам овладевать искусством выполнения прыжков с парашютом. Надежный, простой в эксплуатации, неприхотливый и аэродромам Ан-2 насчитывает до 40 видов применения.

Почти два десятка лет эксплуатируются на линиях Аэрофлота самолеты Ан-24. К осени 1980 года на машинах этого типа совершили полеты более 300 миллионов пассажиров. Авиационные компании 23 стран купили этот экономичный, надежный самолет.

Как выдающееся достижение советской авиационной науки и техники оценили специалисты самолет Ан-22 «Антей», демонстрировавшийся в 1965 году на XXIV авиационной выставке в Париже. Созданием этого первого в мире самолета с взлетным весом 225 тонн и фюзеляжем диаметром 6 метров, конструкторский коллектив утвердил приоритет Советского Союза в строительстве машин большой грузоподъемности. На Ан-22 советские летчики установили 26 мировых рекордов скорости и высоты полета с коммерческой нагрузкой от 30 до 100 тонн. «Антей» разрабатывался с учетом текущих и перспективных нужд народного хозяйства. Поэтому он, как и другие самолеты, созданные ОКБ под руководством О. К. Антонова, много лет верно служит укреплению экономического и оборонного могущества нашей страны.

За большой вклад в укрепление авиационного могущества Советского Союза опытно-конструкторское бюро награждено орденами Ленина и Трудового Красного Знамени, значительная группа работников удостоена Ленинских и Государственных премий, а руководитель коллектива генеральный конструктор Олег Константинович Антонов еще и звание Героя Социалистического Труда.

С всесторонним учетом текущих и перспективных нужд народного хозяйства, возрастающей роли авиационного транспорта, особенно в обслуживании быстро развивающихся территориально-промышленных комплексов в Сибири, на Дальнем Востоке и в республиках Средней Азии, коллектив ОКБ под руководством О. К. Антонова разрабатывал и новый скоростной транспортный самолет Ан-72.

☆☆☆

Необычная компоновка, мощные двигатели, обеспечивающие короткий разбег и крутой набор высоты, значительная горизонтальная скорость и большая грузоподъемность — главные особенности нового самолета, совершившего свой первый полет 31 августа 1977 года.

Предназначенный для быстрой доставки техники и других грузов для развивающихся районов, где аэродромами служат порой лишь небольшие необорудованные площадки, Ан-72 по существу представляет собой первый отечественный транспортный самолет укороченного взлета и посадки.

Создание Ан-72 — машины нового класса — потребовало от коллектива предварительного выполнения больших проектных и экспериментальных исследований по аэродинамике, конструкции, технологии, системам нового самолета, творческого использования опыта, накопленного за многие годы.

Ан-72 — высокоплан с механизированным крылом и Т-образным оперением. Интегральная механизация крыла, повышенная тяговооруженность обеспечили самолету исключительно корот-

кие взлетную и посадочную дистанции, что позволяет эксплуатировать его с грунтовых площадок длиной 1000 метров.

Два турбовентиляторных двуконтурных двигателя Д-36, созданных коллективом главного конструктора В. А. Лотарева, со взлетной тягой по 6500 кгс, установлены на верхней поверхности крыла. Такое размещение силовой установки предохраняет двигатель от попадания предметов с полосы и дает существенный прирост подъемной силы на взлете и посадке за счет обдувки верхней поверхности крыла и центропланых закрылков струями от двигателей. Применение этого нового в отечественном самолетостроении метода повышения несущих свойств самолета потребовало тщательной отработки параметров всей системы «двигатель — крыло — закрылок» на натурных стен-

ЭНЦИКЛОПЕДИЯ
МУЖЕСТВА

ВЫШЕЛ ИЗ ПЕЧАТИ четвертый сборник «Герои огненных лет»*. У многочисленных читателей эта серия давно завоевала широкую популярность, ее книги не залеживаются на прилавках магазинов. Интерес к ним закономерен. В четырех сборниках, увидевших свет, опубликовано более четырехсот очерков о москвичах, удостоенных звания Героя Советского Союза. Это настоящая энциклопедия мужества.

В новую книгу, как и в три предыдущих, включены материалы о представителях почти всех видов и родов войск, а также о партизанах, проявивших мужество и героизм в годы Великой Отечественной войны. На ее страницах можно прочитать рассказы о боевом пути известных советских военачальников — Маршала Советского Союза Л. А. Говорова, главного маршала артиллерии М. И. Неделина, главного маршала бронетанковых войск П. А. Ротмистрова, генералов армии М. С. Малинина, П. А. Курочкина, о смелости и мастерстве командиров частей и подразделений офицеров А. Г. Афанасьева, В. М. Старостина, В. П. Шорникова, о подвигах рядовых бойцов В. И. Чернецова, А. Д. Устинова, П. И. Маренкова и многих других.

Более сорока из ста очерков, включенных в сборник, посвящены москвичам-авиаторам. Все они родились или проживали в Москве и Московской области, многие до призыва в армию занимались в аэроклубах, где познакомились с историей авиации, изучили самолет, совершили первые прыжки с парашютом. С юных лет полюбили небо, став настоящими патриотами Родины, они стойко и мужественно сражались с врагом в годы войны.

Четвертый сборник открывается очерком о дважды Герое Советского Союза генерал-полковнике авиации Тимофее Тимофеевиче Хрюкине. За скупыми строками перед читателем встает мудрый и решительный авиационный начальник, хорошо понимающий фронтovou обстановку, способный принять смелое, грамотное решение. «...Многое рождалось в его голове, — читаем в очерке, — затем внедрялось в практику силой приказов, его несливаемой железной волей и умением поднять людей на ратные дела. Он был сторонником массированных ударов авиации на решающем направлении. В нужный момент умел собрать полуразбитые части в кулак и ударить по врагу».

Речь идет о первых месяцах войны, когда фашистская авиация господствовала в воздухе, а гитлеровские полчища стояли у стен Москвы и Сталинграда. Однако и в этой нелегкой обстановке генерал Хрюкин был хладнокровен, целеустремлен, твердо управлял подчиненными частями, требовал, чтобы летчики, штурманы и стрелки-радисты учились бить врага все сильнее и сильнее.

Командующий знал и любил подчиненных, умел по достоинству оценить их боевые дела. Об этом свидетельствует один из эпизодов, изложенных в очерке. Офицер оперативного отдела доложил т. Хрюкину результаты массированного удара по вражеской переправе. С воздуха было уничтожено 30 танков, около 150 автомашин, несколько орудий. Генерал с удовлетворением выслушал доклад и предложил: «Надо о наших героях выпустить листовки, зарядить пропагандистов, решить, кого к наградам представить».

— К наградам? — нерешительно произнес офицер-оперативник. — Ведь отступаем, товарищ командующий, отступаем.

— Ну и что? — горячо возразил командующий. — Отступаем, но что стоит вра-

дах и в аэродинамических трубах. В результате напряженных поисков были найдены наивыгоднейшие параметры всей системы. Надкрыльевое расположение двигателей, в сочетании с их собственной маломощностью и высокой скороподъемностью самолета на взлете, дополнительно снизило уровень шума на местности.

Одним из факторов, определяющих транспортную эффективность самолета, является крейсерская скорость. Для ее достижения часто применяют стреловидное тонкое крыло. Однако его несущие свойства на взлете и посадке и возможность размещения в нем топливных баков ниже, чем у толстого крыла. Надо было найти оптимальное решение и этой задачи. Работники конструкторского бюро в содружестве с учеными ЦАГИ, используя новейшие достижения науки в области аэродинамики профилей, решили ее: на Ан-72 удалось получить высокую крейсерскую скорость и при прямом толстом крыле. Оно максимально механизировано, имеет двухзвенные центроплан и трехщелевые консольные закрылки, щелевые предкрылки и интерцепторы. Поперечное управление самолетом осуществляется совместно элеронами и интерцепторами.

В соответствии с главным назначением самолета его фюзеляж имеет вместительную грузовую кабину длиной 9 м, высотой 2,2 м и шириной 2,15 м. Такие габариты позволяют перевозить любые грузы весом до 7,5 т в контейнерах, бочках, тюках, а также спакетированные на поддонах. Погрузка и разгрузка самоходной техники производится своим ходом, в поддонах, контейнерах и прочих грузах — с помощью установленной внутри кабины подвижной кран-балки грузоподъемностью 2,5 т. Большой грузовой люк оригинальной конструкции расположен в хвостовой части фюзеляжа. Его проем закрыт рампой, которую можно опускать на землю. В этом положении она служит трапом для въезда самоходной техники.

Для загрузки самолета с кузова грузового автомобиля рампа откатывается под фюзеляж. При этом высота пола кабины самолета над землей равна высоте пола кузова серийных трех- и пятитонных автомобилей. По рольгангам, установленным на полу кабины, даже один человек может легко переместить груз весом до 2 тонн. Добавим, что кабина герметична, оборудована системой кондиционирования воздуха. Это позволяет при необходимости использовать грузовой отсек и для перевозки людей. На откидных сиденьях здесь могут разместиться 32 человека. Система кондиционирования воздуха может работать и как холодильник. В этом случае грузовой отсек превращается в рефрижераторную камеру.

Хвостовое оперение Ан-72 выполнено по Т-образной схеме. Горизонтальное оперение находится вне струй двигателей и большого схода потока за высококомеханизированным крылом. Руль высоты имеет роговую и осевую компоновку. Руль направления, для увеличения его аэродинамической эффективности, выполнен двухзвенным. Высокая аэродинамическая эффективность рулей обеспечивает балансировку самолета на взлете при отказе одного из двигателей. Руль направления имеет оригинальную систему управления. Нижняя секция

второго звена действует непосредственно от педалей летчика, а остальные поверхности руля направляются бустером. Такая система обеспечивает безопасность полета при отказе бустера и избавляет от необходимости иметь специальный автомат загрузки.

Шасси самолета — независимой подвеской колес. Конструкция стоек, в сочетании с пневматиками низкого давления, позволяет эксплуатировать Ан-72 даже на размокших грунтовых, галечных, ледовых и заснеженных аэродромах.

Техника пилотирования в условиях аэродромов ограниченных размеров имеет свои особенности. Взлет и посадка на них производится по крутым траекториям. Это требует увеличенных углов обзора из кабины в направлении вперед — вниз. Время для действий летчика органами управления сокращается. Все это учитывали конструкторы при проектировании кабины экипажа. В поисках наилучшей компоновки кабины, инженеры и конструкторы КБ провели много экспериментов. На основе комплексного эргономического анализа была оптимизирована эффективность системы «экипаж — самолет», на пилотажных стендах многократно проанализированы все возможные полетные ситуации. В итоге кабина экипажа Ан-72, по отзывам летчиков, удовлетворяет самым строгим требованиям.

На Ан-72 установлен комплекс современного радиосвязного и навигационного оборудования. Он обеспечивает автоматическое управление на маршруте и при заходе на посадку в сложных метеорологических условиях днем и ночью. Экипаж самолета состоит из двух человек — командира и летчика-штурмана. Машина проста в управлении. Летчики, ранее летавшие на самолетах Ан-24 и Ан-26, могут быстро освоить Ан-72.

Крейсерская скорость Ан-72 (720 км/ч) в полтора раза превосходит крейсерскую скорость Ан-26. Больше и дальность его полета при одинаковой грузоподъемности (5 т). Эти преимущества значительно повышают экономическую эффективность Ан-72 в сравнении с Ан-26, хотя обе машины относятся к одному и тому же классу.

Конструкторы и технологи опытно-конструкторского бюро, добиваясь максимальной весовой отдачи самолета, его эксплуатационной надежности, широко использовали новые конструктивные материалы и технологические процессы. В конструкции планера Ан-72 нашли широкое применение алюминиевые сплавы повышенной прочности, сотовые конструкции, композиционные материалы.

При создании самолета коллектив ОКБ успешно решил ряд новых, сложных инженерных задач. К ним относятся в частности, обдувка верхней поверхности крыла и закрылков струями двигателей, двухзвенные рули, новая компоновка кабины экипажа, конструкция шасси.

Созданный коллективом нашего ОКБ новый транспортный самолет сейчас проходит всесторонние испытания. Они свидетельствуют о том, что в 11 пятилетке воздушный флот страны пополнится надежной и высокоэкономичной машиной.

О. БОГДАНОВ,
инженер
Я. ОРЛОВ,
инженер

* Герои огненных лет. М., Московский рабочий, 1980, 688 с., цена 1 р. 40 к.

ГВАРДЕЙСКИЙ ЭКИПАЖ

ВЗГЛЯД СКВОЗЬ ГОДЫ

гу каждый его шаг вперед? Возьми полк майора Клещева. За две недели летчики этого полка уничтожили больше тридцати самолетов врага! Вот они герои, и ордена им по праву!»

С особой силой организаторские качества командующего воздушной армией Т. Т. Хрюкина раскрылись в наступательных операциях, когда он, передвигая свой КП буквально за боевыми порядками пехоты, умело нацеливал полки и дивизии на различные вражеские объекты, выполняя многочисленные заявки общевойсковых командиров, обеспечивал четкое взаимодействие с ними.

Рецензируемая книга подкупает тем, что она строго документальна. Для того, чтобы показать характеры своих героев, авторам очерков не приходится домысливать факты, дорисовывать обстановку, усиливать драматизм событий. Часто они просто цитируют разного рода фронтные документы: характеристики, представления к наградам, боевые донесения. И скупые, строгие строки воздействуют на читателя не меньше, чем писательское мастерство.

Вот короткая выдержка из наградного листа десантника лейтенанта Григория Волошко (очерк А. Журавского «Ушел в бой десант»): «В три кольца противник бросился на борьбу с отрядом, но не испугались мужественные бойцы. Во много раз превосходящего противника... Как верные сыны Родины, всей душой ненавидящие врага, все они в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками явили пример мужества, героизма и отваги. Несмотря на тяжелое состояние, Г. С. Волошко оружие не сложил, а погиб смертью героя». Вряд ли нужно к этому свидетельству о воинском подвиге давать пояснения. Сказано по-военному сухо, очень емко и выразительно. За проявленное мужество Г. С. Волошко посмертно удостоен звания Героя Советского Союза.

Многие авторы умело вплетают в ткань очерков воспоминания своих героев, их рассказы о наиболее трудных воздушных боях. «Мне кажется, — говорит бывший командир звена бомбардировщиков Герой Советского Союза Алексей Анохин (очерк Н. Костина «Сквозь завесу огня»), — что именно в эти первые часы и дни войны я пережил такое, что потерял всякий страх... Он сменился лютотой ненавистью к врагу...» И когда в боевой характеристике Анохина мы читаем: «В полете — неутомим. В разведке — изобретателен. В бою — бесстрашен», то невольно вспоминаем те его первые вылеты, в которых рождалось это бесстрашие.

Читая очерки, помещенные в книгу, нельзя не обратить внимания, как лаконично, но ярко и выразительно рисуют авторы воздушную обстановку. В этом им оказывают помощь и сами герои, участники боев, о которых идет речь.

Очерк «Из полка отважных» о командире звена штурмовиков Герое Советского Союза Дмитрие Тарасове написан авиатором майором в отставке А. М. Журавлевым. Автор участвовал в войне, на себе испытал чувства, которые переживает человек в ходе воздушного боя. Но он поступил верно, вкroppив в очерк воспоминания самого героя.

К достоинствам серии «Герои огненных лет» необходимо отнести то, что авторы и составители сборников твердо придерживаются избранной ими формы подачи материала. Все очерки примерно равны по объему. В начале каждого из них публикуется краткая биографическая справка и портрет героя. Очерки располагаются согласно очередности присвоения звания Героя Советского Союза. В конце сборника в алфавитном порядке помещен список ста москвичей, о которых можно прочитать в данной книге. Это сделано в интересах тех читателей, которые будут использовать издание в качестве справочного материала.

Судя по замыслу составителей, серия будет продолжена. Поэтому хотелось бы выразить одно пожелание. В четвертой книге, как уже говорилось, опубликовано более сорока очерков об авиаторах. Но расположены они, к сожалению, разрозненно, и человеку, интересующемуся авиацией, трудно сразу отыскать нужный материал. Желательно в интересах читателя, чтобы очерки объединялись в главы по видам войск, а уже в главах соблюдалась хронология подвигов. Такое построение книги еще больше облегчило бы работу с ней.

Полковник И. ДЫНИН

В ГВАРДЕЙСКИЙ ЗАБАЙКАЛЬСКИЙ отдельный авиационный разведывательный полк в июне 1943 года перед Орловско-Курской битвой прибыло молодое пополнение. Был среди новичков невысокий, худощавый парнишка с озорными глазами — штурман Алексей Задорожный. Знакомый, пожимая руку, он неизменно говорил:

— Леша, из Ростова.

И было в его лице, манере что-то личное, казачье. В полете действовал смело, на первых порах проявлял иногда излишнюю горячность. Но война быстро учила и осматрительности, и оправданному риску. Так что «Леша из Ростова» через месяц-два слыл уже мастером своего дела.

Как-то, вернувшись с очередного боевого задания, Алексей подошел ко мне, спросил:

— Как вы считаете, можно мне в партию вступить?

Отвечил, что можно.

— Я первый дам тебе рекомендацию, — говорю Задорожному. — Колотить фашистов ты отменно, а это ныне самый главный показатель в нашей работе.

Воевал Алеша Задорожный — как и полагается коммунисту.

Вспоминаю одно особо важное задание. Фашистские ночные бомбардировщики несколько дней подряд наносили удары по переднему краю обороны и ближайшим тылам наших войск. С какою аэродрома действовал противник, никто не знал. Очень он был замаскирован.

Командующий фронтом приказал немедленно обнаружить и сфотографировать аэродром.

По сведениям, полученным от партизан, аэродром, по их предположению, расположен в лесу, окружен топями и болотами, прикрывается десятком зенитных батарей. Так что и обнаружить его было не просто, а сфотографировать еще сложнее.

Выполнить задачу поручили экипажу гвардии старшего лейтенанта Льва Волкова, где штурманом был Алексей Задорожный, воздушным стрелком-радистом — гвардии старший сержант Михаил Бочарников.

Погода, как назло, стояла преотвратительная — облачность 10 баллов, моросил нудный затяжной дождь.

Готовились к полету со всей тщательностью. Готовность каждого проверял лично командир полка.

Взлетели и на высоте 900 метров вошли в облака. Задорожный вел точный расчет времени, следил за прохождением контрольных ориентиров. В районе цели появились строго по времени.

Пора снижаться.

— Разворот на курс 110 градусов, — командовал штурман, — через три минуты под нами должен быть предполагаемый аэродром.

Летчик безукоризненно выполняет команды. Высота 800 метров, земли не видно; 600 метров — вокруг сплошное месиво облаков. Прошли цель, развернулись, но опять ничего не видно. Тишина. Только ровно гудят моторы, разбивая винтами серо-пепельную мглу.

Самолет делает очередной разворот.

Задорожный предлагает летчику уменьшить скорость и имитировать заход на посадку. Волков, продолжая плавное снижение, выпускает шасси и щитки. 500, 400 метров — земля по-прежнему не просматривается.

300 метров! Алексей Задорожный первым увидел на опушке леса замаскированные самолеты. Взлетно-посадочная полоса и рулежные дорожки выложены из бревен.

— Лева, доверни влево 15 градусов! — кричит Задорожный.

Артиллерия и «эриконы» молчат. Зенитчики, видимо, решили, что русские приняли аэродром за свой, и ждут, когда самолет приземлится.

Огонь открыли только тогда, когда поняли, что разведчики просто провели их, но было уже поздно. Воздушный стрелок-радист из люкового пулемета открыл ответный огонь по стоянке само-

летов. Волков же, убрав шасси и щитки, перевел самолет в набор высоты и скрылся в облаках.

Некоторое время летели молча. Первым заговорил Задорожный.

— Задание выполнено, Лева, бери курс 150 градусов.

Радист на свою базу передал координаты обнаруженного аэродрома, сообщил расположение самолетов, замаскированных на северной опушке леса. Характер ВПП и рулежных дорожек. Через несколько секунд последовал ответ командира полка:

— Молодцы ребята! Благодарю за выполнение боевого задания. Идем на точку.

Погода над родным аэродромом не улучшилась.

Серые, плотные, дождем наполненные облака нахлесты тяжелыми. По-прежнему моросит дождь. Волков подводит самолет к взлетной полосе с большой точностью. Колеса мягко касаются бетонки. Разведчик заруливает на стоянку, авиаторы сбрасывают с плеч лямки парашютов, спрыгивают на землю и сразу же попадают в объятия боевых друзей.

Проявлена фотоленка. На аэродроме четко просматриваются 85 самолетов, два склада горячего, три склада боеприпасов, 150 различных автомашин, 4 зенитные батареи.

А спустя еще два часа над фашистским логовом появились «ильюшины». Мощным штурмовым ударом они уничтожили большое количество самолетов, все склады с боеприпасами и горячими.

Аэродром врага больше не действовал, а наши наземные войска благодарили красноречивых крылатых гвардейцев за хорошее взаимодействие и помощь.

В полк прибыл командующий армией генерал Н. Ф. Науменко. За проявленную отвагу, смелость, настойчивость при выполнении боевого задания командующий в торжественной обстановке вручил коммунистам гвардии старшим лейтенантам Волкову и Задорожному ордена Александра Невского, а воздушному стрелку-радисту комсомольцу гвардии старшему сержанту Бочарникову — орден Славы III степени.

Полковник запаса
И. ЗЫДЕННЫЙ,
Герой Советского Союза

Македоний
ФЕДОТОВСКИХ

СВИДАНИЕ

Небеса высокие,
Звездочки далекие.
В гарнизоне воинском тишина — отбой.

Лишь одно свидание —
«В зоне ожидания»
Обнимает девушку летчик молодой.

Студит ночь прохладною
Девушку нарядную.
Но ей в тонком платье с летчиком тепло.

Распахнул он радостно
Китель формы доблестной,
И прикила милая к парню под крыло.

Ой, свиданья редкие!
Ой, слова согретье!
Ветерок предутренний, подожди, не вей:

Не жалобовался он,
Не намиловался он,
Не наговорился он с ласковой своей.

Гаснут синие
Звездочки далекие.
В небо поднимается утренняя зрень.
В добрый час, влюбленные,
Чувством окрыленные,
Пусть хорошей нежностью озарится день.

ОПЫТНЫЕ САМОЛЕТЫ ПЕРИОДА ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Як-3У



Продолжая совершенствовать оправдавший себя в воздушных боях фронтовой истребитель Як-3, конструкторский коллектив, возглавляемый А. С. Яковлевым, в начале 1945 года разработал его новую модификацию под двигатель воздушного охлаждения АШ-82 ФН мощностью 1850 л. с. При проектировании этой новой опытной машины конструкторы стремились предельно облегчить самолет. Это, по их расчетам, при большой мощности двигателя и относительно низкой удельной нагрузке на крыло, обеспечит истребителю отличную маневренность, особенно на вертикалях, и скороподъемность при достаточно высокой горизонтальной скорости.

Первые же испытания в воздухе, начатые 12 мая 1945 года летчиком П. Федрови, в основном подтвердили расчеты конструкторов. Самолет, получивший обозначение Як-3У, отвечал практически всем требованиям, предъявленным к фронтовым истребителям, был самым легким в мире самолетом этого класса с таким мощным двигателем. Взлетный вес Як-3У не превышал 2790 кг. Нагрузка на мощность, что определяет маневренные характеристики машины, была всего 1,5 кг/л. с., то есть рекордной. У знаменитого Ла-5 ФН с тем же двигателем она была 1,9 кг/л. с., а у Як-3 с ВК-107А — 1,8 кг/л. с. Это обеспечило новому истребителю маневренные характеристики примерно такие же, как у современного спортивно-пилотажного самолета.

При разработке самолета конструкторы уделили много внимания улучшению его общей аэродинамики и особенно напечтанию двигателя, имеющего такой большой мидель. Маслорадиатор они «спрятали» в центральной части крыла. Фюзеляж предельно герметизировали, шасси убрались заподлицо и т. д. Все эти мероприятия в сочетании с высокой энерговооруженностью позволяли Як-3У разви-

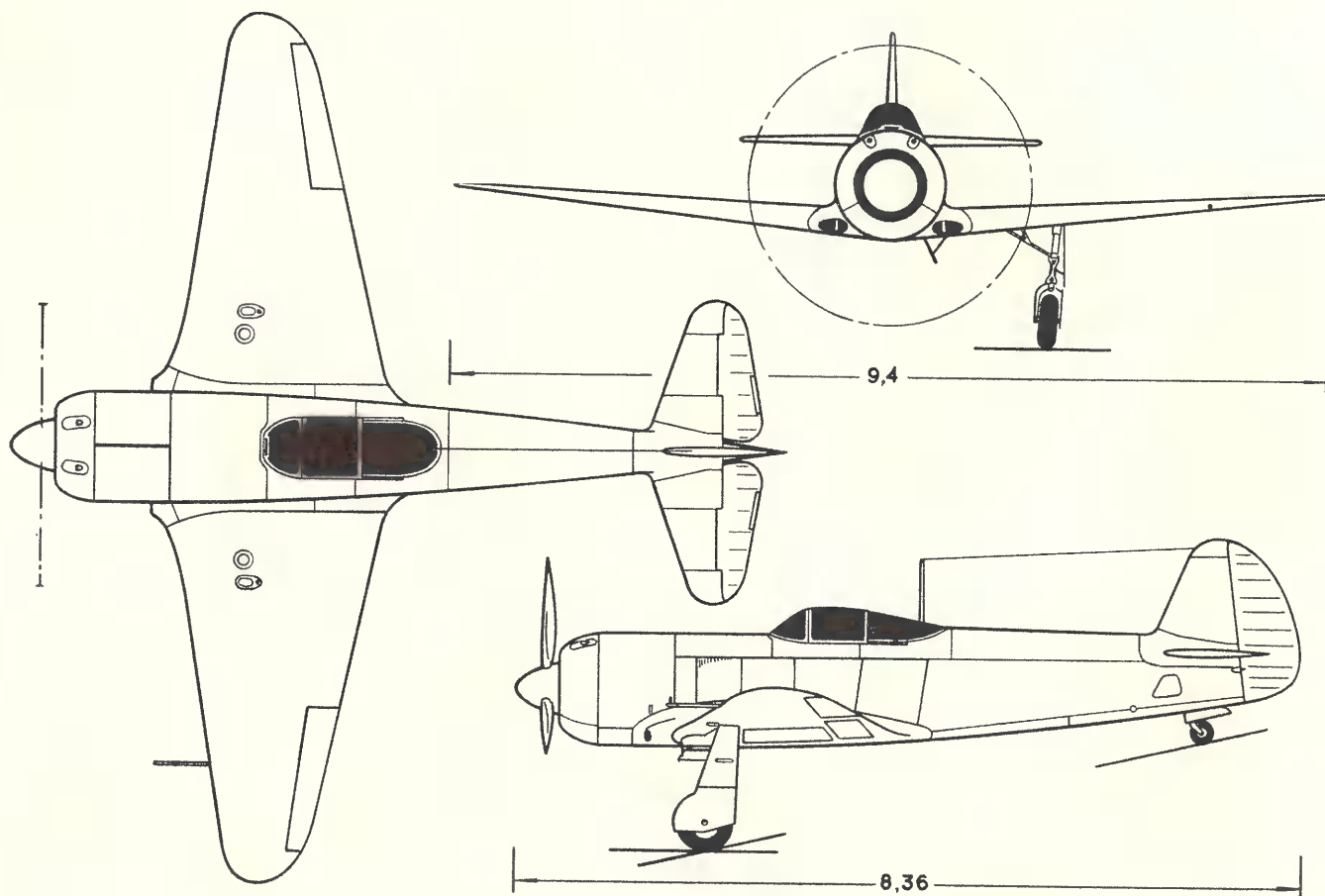
вать на высоте 6100 м скорость до 710 км/ч, а у земли до 620 км/ч. Высоту 5000 метров Як-3У мог набрать за 3,8 минуты.

Чтобы облегчить самолетостроителям освоение истребителя в производстве, в конструкции Як-3У были использованы многие элементы серийного Як-3, в частности, крыло и силовая ферма фюзеляжа. Цельнометаллический фюзеляж имел дюралевую обшивку. Крыло было «раздвинуто» на 200 мм. Оперение — цельнометаллическое. Обшивка рулей — полотняная, элеронов — дюралевая.

Опыт воздушных боев, проведенных нашими летчиками в ходе войны, показал, что при высоких летных характеристиках, хорошей маневренности на истребителе достаточно иметь две пушки калибром 20—23 мм. Именно такое вооружение и было установлено на Як-3У.

По летно-тактическим характеристикам и технологичности конструкции Як-3У после небольших доделок мог быть в короткий срок запущен в серийное производство. Несколькими десятками испытательных полетов, выполненных летчиком П. Федрови, подтверждали, что Як-3У относится к лучшим поршневым истребителям мира. Но было ясно, что будущее принадлежит машинам с реактивными двигателями. И в самом ОКБ уже шла интенсивная разработка такого самолета. Поэтому доводка Як-3У как боевой машины была прекращена. В этом опытный самолет конструкторы вернулись в конце 1945 года. На его базе был создан другой опытный самолет — учебно-тренировочный. Он позже стал прототипом Як-11, выпускавшегося большими сериями.

Текст и схемы инженера В. Кондратьева. Раздел редактирует доктор технических наук, генерал-полковник-инженер А. Н. Пономарев.



СЛОВО ■ ФРОНТОВОМ ДРУГЕ

В жизни так случилось, что меня, окончившего военное училище штурманов, судьба накрепко связала с летчиками-инструкторами Рязанского аэроклуба. Все они в 30-х годах по комсомольским путевкам пришли в аэроклуб и занимались подготовкой летных кадров для авиации, а в годы Великой Отечественной войны умело и отважно сражались с врагом в составе 734-го ночного бомбардировочного авиаполка, показав себя бесстрашными воздушными воинами.

Опытным авиатором был мой друг Василий Дмитриевич Рыжов. До 1938 года он работал начальником планерной школы, потом командиром звена в аэроклубе. Боевое крещение получил 20 января 1942 года на Брянском фронте в районе Болхова, где шли тогда напряженные бои. По четыре-пять вылетов совершал в ночь Рыжов. В открытой кабине при сорокаградусном морозе!

В Рыжове мы чувствовали большую внутреннюю силу и выдержку. Он никогда не повышал голос, не раздражался. Толково все объяснит, покажет, как и что надо делать в полете при самых различных ситуациях.

В боях под Сталинградом и в Донбассе Василий Дмитриевич в каждый вылет брал на борт По-2 по 300 килограммов обычных бомб. За ночь сбрасывал до 1500 килограммов. Он первым в полку начал применять авиационные жидкостные ампулы со смесью «КС». Эти бомбы он брал сначала в кассетах под плоскости, а позднее в обычных бочках с открывающимся дном, которые техники крепили в фюзеляже самолета за штурманской кабиной. С самолета ампулы разбрасывало потоком воздуха, разбившись, они разбрызгивали жидкость, и тогда все вокруг горело...

В одном из опорных пунктов противника в районе Никополя было обнаружено большое количество вражеской техники и живой силы. Бомбить цель первым вылетел экипаж Рыжова. Прямым попаданием бомб он вызвал взрыв большой силы. Пожары послужили затем хорошим ориентиром для других экипажей. Утром опорный пункт был занят нашей пехотой.

Василий Дмитриевич совершил 861 боевой вылет. Участвовал в боях под Москвой, Воронежем, Сталинградом, на Курской дуге, освобождал Правобережную Украину и Молдавию, Румынию, Болгарию, Югославию, летал бомбить военные объекты Будапешта и Венны. Его ратные заслуги достойно оценила Родина, наградив орденом Красного Знамени, орденами — Суворова III степени, Александра Невского, Отечественной войны I и II степени, Красной Звезды и многими медалями.

Василий Дмитриевич скромный, простой и приветливый человек. Часто встречается с боевыми друзьями и товарищами. Он выступает перед молодежью с докладами на военно-патристические темы, помогает воспитывать ее в духе верности любимой социалистической Родине.

Капитан в отставке,
М. ШВИДКИЙ,
бывший командир звена
97-го гвардейского НБАП

АВИАЦИОННЫЙ СПОРТ:

ОПЫТ И ПРОБЛЕМЫ

БЕЗОПАСНОСТЬ — АЗБУКА ПОЛЕТА

Всесоюзный методический семинар по дельтапланеризму

ДЕЛЬТАПЛАНЫ в воздухе. Это становится все привычнее. Как повысить качество подготовки спортсменов, обеспечить безопасность полетов, каким путем добиться массовости спорта? Этим вопросам был посвящен проходивший в Киеве всесоюзный методический семинар по дельтапланерному спорту. Его участники — заместители председателей республиканских и областных комитетов ДОСААФ, представители федераций дельтапланеризма, тренеры — обменялись опытом, обсудили очередные задачи.

В выступлениях начальника отдела дельтапланерного спорта ЦК ДОСААФ СССР Героя Советского Союза И. Вишнякова, тренеров О. Мацелуро, В. Желова и других, подчеркивалось, что дельтапланеризм набирает силу. Создание федераций в центре и на местах положило начало объединению усилий общественников, энтузиастов. Ныне в оборонном Обществе действует около 600 клубов и секций, охватывающих почти 10 тысяч спортсменов. Только Московская городская федерация дельтапланеризма объединяет более 50 дельтаклубов, работающих при первичных организациях ДОСААФ крупных пред-

приятий столицы. Энтузиасты-конструкторы своими руками создали свыше 1500 дельтапланов.

К сожалению, не все областные комитеты ДОСААФ, как, например, Дагестанский, Владимирский, Тамбовский, занялись проблемами нового вида спорта. А этим пользуются неорганизованно действующие группы спортсменов, проявляя беспечность и безответственность, игнорируя безопасность полетов. Практикуются недозволенные самовольные поездки в Крым, на Северный Кавказ без учета уровня подготовки спортсменов и качества самодельных дельтапланов. Такая, с позволения сказать, организация спортивной работы приводит к нежелательным результатам. Некоторые руководители федераций, стремясь прикрыться внешним благополучием, оправдывают кустарщину и неорганизованность.

Безотлагательно пора пресечь самовольные, беспланные выезды, как на тренировки, так и на спортивные встречи. Все изготовленные на местах аппараты должны пройти испытания, получить аттестацию технической комиссии Всесоюзной федерации дельтапланеризма.

«СЛАВУТИЧ-УТ» НАДЕЖНЫЙ ДЕЛЬТАПЛАН

Один из конструкторов «Славутича-УТ» инженер А. Дашивец сообщил участникам семинара, что впервые «Славутич-УТ» поднялся в воздух 30 июня 1979 года. Этому предшествовала большая напряженная работа, начиная с выбора рациональных труб и ткани и кончая всеми видами испытаний, включая летные. В ЦАГИ были проведены аэродинамические исследования аппарата,

проверены его устойчивость, технические характеристики.

Известно, что врагом дельтаплана является крутое пикирование. При попадании в него развивается флаттер аппарата. Для отработки безопасности по этому режиму осуществлен оригинальный эксперимент. Аппарат в отвесном положении в свободно закрепленном на нем грузом подвешивался к стреле подъемного крана на высоте 80 метров и вводился в свободное отвесное падение. Примерно на высоте 40 метров

«Славутич-УТ» безупречно самостоятельно выходил из отвесного пикирования в горизонтальный полет.

Летные испытания на Северном Кавказе выявили хорошие противостопорные свойства. Теряя на больших углах атаки высоту до 10 метров, «Славутич-УТ» не сваливался в штопор, а переходил в горизонтальный полет. Уверенно перенес он и десятичасовые ресурсные испытания в аэродинамической трубе в потоке со скоростью 20—25 м/с, выдержал и 30 часов. А эта цифра уже говорит о пригодности аппарата к эксплуатации без серьезного ремонта в течение 2—2,5 лет. Устойчив дельтаплан в полете на скоростях от 7 до 27 м/с, скорость снижения порядка 1—3 м/с.

Конструктор А. Дашивец остановился и на перспективах развития дельтапланостроения. Ведутся широкие исследования аэродинамики гибкого крыла, разрабатывается также легкий парашют для дельтапланеристов, совершающих парящие полеты на высоте 150—200 и более метров. Дельтаплан оснащается и пилотажным оборудованием — вариометром, высотомером, указателем скорости. Исследуются также различные подвесные системы, материалы для гибкого крыла, оптимальные условия технической эксплуатации дельтапланов.

Опытные дельтапланеристы из Красноярска, как рассказал председатель федерации Ю. Мохов, мечтают о длительных и маршрутных полетах. Представитель ставропольских спортсменов А. Соловьев сообщил о методе обучения новичков в дельтаклубе. Он, в частности, считает, что сидячая подвеска лучше лежачей с точки зрения безопасности полетов.

НА ДЕЛЬТАДРОМЕ ПОД КИЕВОМ

Для участников семинара были организованы показательные предварительная подготовка и полеты в соответствии с действующим наставлением. Предполетный медицинский осмотр провел врач Г. Кобылянский. Правильность сборки и регулировки дельтапланов, их готовность проверил А. Дашивец. Предполетные указания спортсменам дал руководитель полетов О. Мацепуро, а тренер Ю. Копинос рассказал об особенностях дельтадрома.

Участники семинара ознакомились с летной документацией, с плановой таблицей.

Киевский дельтапланерист В. Друкарь выполнил полет для разведки погоды. После нескольких стартов полеты пришлось отменить из-за порывистого ветра 10—12 м/с. Состоялся тщательный разбор проведенных полетов.

★★★

Обмен мнениями и обобщения, сделанные руководителем семинара — первым заместителем начальника Управления авиационной подготовки и авиационного спорта ЦК ДОСААФ СССР Ю. Уткиным помогли определить неотложные меры дальнейшего развития дельтапланерного спорта.

(Наш корр.)

Киев



Трибуна наставника



ТРЕНИРОВКА ПАРАШЮТИСТА-МНОГОБОРЦА

ВСЕ БОЛЕЕ популярным становится парашютное многоборье — эффективное средство подготовки воинов, повышения спортивного мастерства, физической закалки молодежи. Парашютист-многоборцу необходимо сочетать в себе мастерство и хладнокровие, выдержку и острый глаз стрелка, быстроту пловца и выносливость бегуна.

Соревнования по этому виду проводятся по следующей программе: одиночные и групповые прыжки на точность приземления, плавание — 100 м, стрельба из малокалиберной винтовки, лежа, 20 выстрелов и кросс 3000 м.

Как же проводить тренировки многоборцев?

Мы их планируем исходя из графика соревнований, возможностей спортсмена и условий занятий.

В процессе тренировок по всему комплексу многоборья бег, плавание, стрельба, парашютные прыжки — неизбежно возникает взаимовлияние нагрузок в отдельных видах, так как ежедневно приходится проводить два-три занятия. Осторожно следует планировать в один день тренировки по плаванию и бегу. После бега, например, можно рекомендовать свободное плавание для ускорения восстановительных процессов. Затем — отдых два-три часа. И лишь тогда можно приступить к тренировке по стрельбе или парашютным прыжкам. Но тренировки по бегу, плаванию лучше проводить после занятий по техническим видам спорта, через 40—50 минут. При этом разминка длится несколько дольше обычного, чтобы ликвидировать следы утомления. Кроме того, в заключительную часть занятий надо вводить специальные упражнения, помогающие снизить отрицательное влияние предшествующих нагрузок на орга-

низм, быстрее расслабить мышцы. Так, после бега можно поиграть в футбол, а после тренировки в бассейне — в течение 10—15 мин совершать прыжки с вышки или трамплина, поиграть в водное поло. В тире лучше завершать тренировку соревнованиями между парами или на «приз», а парашютистам — прыжком на групповую акробатику. На каждый день планируется ведущая тренировка по одному из видов, особенно в предсоревновательный период.

Очень важно для многоборца правильно спланировать тренировки по видам, их объем и интенсивность на день, неделю, месяц. Ниже приводим примерный план учебно-тренировочного процесса на 1981 год, основанный на опыте сборной страны по парашютному многоборью.

1. Подготовительный период (с 1 января по 30 марта). Задачи: восстановление и улучшение общефизической подготовки (ОФП), совершенствование элементов техники, специальной физической подготовки (СФП), морально-волевых качеств, психологической устойчивости, повышение уровня знаний по теории и методике спорта.

Рассмотрим объем и интенсивность нагрузок в отдельных видах.

Плавание. Три тренировки в неделю по 2,5—3,5 км. Из них: 2—3 км на 50% мощности (вполсилы), частота сердечных сокращений (ЧСС) — 120—130 ударов в минуту; 500 м на 75% мощности, ЧСС — 130—140 ударов. Например, 400 м — комплексное плавание; 800 м — с доской; 400 м — упражнения; 500 м — кроль на 75% мощности.

Бег или лыжи. Три тренировки в неделю по 15—20 км в кроссовом варианте, ЧСС — 120—130 ударов. Например,

3 км — легкий бег; 15 мин — гимнастика; 10—15 км — легкий бег; 30 мин — футбол.

Стрельба. Три тренировки в неделю по 2 часа. Например, 30 мин — отработка лежки в винтовкой без патронов и совершенствование нажима на спуск (до усталости); 10—20 патронов — стрельба по белому листу для отшлифовки упражнений с винтовкой; 4×10 — со вставанием для совершенствования лежки, спуска и прицеливания.

Параютные прыжки на точность приземления и акробатику. Изучение теории прыжков и укладки парашюта ПО-9, выполнение прыжков по плану авиаспортклуба.

Контрольные нормативы на конец марта: сила — толчок штанги, вес которой примерно равен весу спортсмена; подтягивание — 15 раз; быстрота — бег 100 м за 12,5—13 с; плавание 50 м — 35 с, 100 м — 1 мин 15 с; выносливость — бег 5 км — 17 мин; бег 1 час без остановки; плавание 400 м — 6 мин; 1000 м

Например, скоростно-силовая тренировка — 400 м комплексное плавание (кроль, дельфин, брасс, спина); 400 м в доской — попеременно 50 метров на руках, 50 метров на ногах; 200 метров — упражнения способа «кроль» (попеременно по 50 м), работая одной рукой; 4×50 м выполнение упражнений — буксировка партнера, работая руками, кроль; 400 м кролем свободно; 25+50+75+100+75+50+25 м — «горка» кроль на 75% мощности с отдыхом до пульса 120 ударов в минуту; 100 м кроль свободно; 2×50 м на 100% мощности, отдых между заплывами около 1 минуты, пульс до 140 ударов; 200 м кроль на спине свободно.

Бег. Три тренировки в неделю. Первая (вторник) — объемная, техническая — 5 км кросс в лесу, по шоссе; 15 мин — гимнастика; 20 мин — беговые упражнения; 5 км — кросс. Вторая (четверг) — скоростная, на выносливость: 3 км — легкий бег, беговые упражнения; 15 мин — гимнастика; 2×100 м на время; отдых — 5 мин; 4×400 м; отдых — 5 мин; 2×1000 м (все отрезки на 75% мощности, ЧСС—150); и 2 км — легкий бег. Третья (суббота) — объемная — 1 км — легкий бег; 1 ч — футбол; 1 ч — кросс (10 км).

Стрельба — вторник, четверг по 2 часа. По 50—70 патронов на тренировку, из них 20 — стрельба на кучность, 4×5 — на невыход из девятики; 2×10 — на средний результат 90 очков; 2×5 стрельба на «приз» или на «уборщика» тира.

Параютные прыжки. В этот период необходимо провести окончательную регулировку купола и строп парашюта ПО-9, проверить ее на всех режимах управления в различных погодных условиях с целью достижения наибольшей стабильности результатов.

3. Соревновательный период (с 15 мая по сентябрь).

Оперативные недельные циклы и изменение тренировок по дням в зависимости от сроков соревнований и накладок, связанных с переездами. Как прави-

Например, разминка произвольная на суше 30 мин; в воде 400 м; упражнения на руки и ноги — 400 м; кроль на 75% мощности; 10×25 м в режиме 30—40 секунд; кроль свободно 500 м; кроль 4×50 м в режиме 1 мин — 1 мин 20 с; кроль 200 м свободно; кроль 2×100 м с результатом 1 мин 20 с — 1 мин 30 с; свободное плавание 500 м, интенсивное плавание можно проводить в форме эстафеты среди команд.

Бег. Тренировки проводятся два-три раза в неделю. Первая (вторник) — в лесу в небольшом перепадом высот: разминка 1 км; 4×450 м на 75% мощности; 2 км — легкий бег. Вторая (четверг) — в лесу на ровной трассе: разминка — 2 км; гимнастика — 15 мин; 4×200 м на 75% мощности; отдых 5 мин; 4×800 м; отдых между забегом до пульса 120 ударов в минуту. Третья (суббота) — на стадионе: разминка произвольная — 20 мин; 4×100 м на результат 12,0—12,5 с; отдых — 5 мин; 2×400 м на 75% мощности; отдых между забегами до пульса 120 ударов; 2×800 м на 75% мощности; отдых — 5 мин; легкий бег — 800—1000 м.

Стрельба. Ежедневные тренировки (кроме субботы и воскресенья) по 2 часа. Каждую пятницу — зачетные стрельбы 5—20 выстрелов.

Например, разминка произвольная; подготовка места стрелка — 15 мин; отработка лежки и «стрельба» вхолостую — 15 мин; стрельба на кучность без учета результата — 2×10 выстрелов; на заданный результат без отрыва — 10 выстрелов; отдых — 10 мин; стрельба по командам на первенство — 4×5 выстрелов; на личный рекорд 5—10 выстрелов.

● **Параютные прыжки** проводятся ежедневно и в основном на точность приземления. Обращается внимание на слаженность работы в группе, обработку «ноля» и точность поражения мишени.

Приведем ориентировочные сроки соревнований многоборцев-параютистов 1981 года: на кубок Героя Советского Союза Камозина, Брянск, 28 мая; первенства союзных республик и городов, 15 июня; чемпионат СССР, Бобруйск, 10 июля; международные соревнования, ГДР, 20 августа; матчевая встреча на кубок «Золотая осень», Харьков, 20 сентября.

В. САЗАНОВ,
тренер сборной команды СССР,
мастер спорта

г. Горький



ло, занятия проводятся в ходе тренировочных сборов команды.

Задачи: поддержание ОФП и СФП на достигнутом уровне; достижение максимальных стабильных результатов в условиях соревнований; совершенствование боевого опыта.

Плавание — от трех до пяти тренировок в неделю — понедельник — средняя нагрузка, среда — большая, пятница — малая. Объем тренировок от 1500 м до 3000 м. Интенсивность: 40% от общего объема тренировки провести на 50% мощности (ЧСС — 120 ударов); 50% от объема на 75% мощности (ЧСС — 150); 10% от объема в полную силу (ЧСС — 180).

непрерывного плавания кролем; координация — прыжок в длину с места 3 м, тройной с места — 8 м.

2. Предсоревновательный период (с 1 апреля по 15 мая).

Задачи: физическая подготовка — дальнейшее расширение функциональных возможностей организма; специальная подготовка — дальнейшее развитие выносливости и скорости; овладение техникой и ее совершенствование; отработка тактики; полное окончание теоретической подготовки; совершенствование в контрольные проверки морально-волевых и психологических качеств на внутрисекционных соревнованиях — прикидках.

Тренировки по плаванию и бегу планируются в зависимости от результатов спортсмена в том или ином виде.

Плавание. Три тренировки в неделю. Первая (понедельник) — объемная, техническая — 3-3,5 км; вторая (среда) — скоростно-силовая — 2,5 км; третья (пятница) — скоростная на выносливость — 2,5-3 км. Интенсивность в процентах к объему: 50% дистанции на 50% мощности (ЧСС — 120 ударов); 30% на 75% мощности (ЧСС — 150 ударов) и 20% на 100% мощности (ЧСС — 180 ударов).





2. (A).

3. (B).



Фото 1.



4. (B).



5. (Г).



Фото 2.



НОВЫЙ ТРЕНАЖЕР

ПРЕДЛАГАЕМЫЙ тренажер (1) предназначен для парашютистов начального обучения. На нем отрабатываются действия спортсмена в воздухе и при приземлении. Преимущество нового тренажера в том, что во время обучения его можно легко передвигать, спортсмен сам без подсказки инструктора должен определить, в каком направлении «дует» ветер, куда его «сносит» и в какую сторону ему следует повернуться перед приземлением.

Тренажер легко собирается и разбирается (2). Им можно пользоваться и в помещении, и на открытом воздухе.

Основные части:

1. Несущая рама. Она сварена из трех обручей — труб ϕ 27 мм.

2. Вилка с колесом (А) — разборная, 3 шт. Вместо шин можно использовать резиновый бандаж опорных катков трактора ДТ-75 (цельнолитая резина не дает тренажеру раскачиваться). Втулки колес на подшипниках № 203.

На оси вилки надеваются опорные подшипники № 8104; на них опираются опорные пластины. Выше стоят подшипники № 203, которые удерживают ось вилки от перекоса.

3. Стойка изготовлена из труб ϕ 27 мм, высота 2550 мм, 3 шт. Крепится к раме двумя пальцами, входящими в гнезда на раме (Б).

4. Рабочее плечо — тройное, сварено из труб ϕ 27 мм. Пальцы плеча входят в гнезда на стойках (В).

5. Кольцо жесткости — из трубы ϕ 22 мм, крепится к стойкам шкворнями (Г) на расстоянии 750 мм от верха стоек.

6. Подвесная система с «купол» диаметром 720 мм крепится к рабочему плечу соединительной скобой запасного парашюта. Чтобы купол не вращался, он закреплен к верхней части задней стойки резинками.

Высота тренажера 3 м. Он удобен в эксплуатации, его легко сделать в любом клубе или парашютной секции при первичной организации ДОСААФ.

А. МАЗУРОВ,
руководитель
городской парашютной секции

Мичуринск

● Фото 1. Общий вид тренажера: 1 — несущая рама; 2 — вилка с колесом (А — соединение вилки с колесом и рамой); 3 — стойка (Б — соединение стойки с рамой); 4 — рабочее плечо (В — соединение рабочего плеча со стойкой); 5 — кольцо жесткости (Г — соединение кольца жесткости со стойкой); 6 — подвесная система с куполом; 7 — штырь.

● Фото 2. Тренажер в разобранном виде.



ИССЛЕДОВАТЕЛИ ЖИВУТ В ЧЕРНОГОЛОВКЕ

В ЭТОМ подмосковном поселке довелось мне побывать у авиамоделистов. Их лаборатория разместилась в удобном помещении, оборудованном всем необходимым. К услугам ребят различные станки, приспособления, инструмент и материалы. Есть где запускать модели... Помогли шефы — завод, поселковый совет, научные работники, Центральная станция юных техников РСФСР.

Руководит авиамодельным кружком активист ДОСААФ Станислав Синельников. Восемнадцать ребят занимаются первый год. Рядом с ними — пятнадцать спортсменов, которые в разное время окончили среднюю школу и работают на производстве.

Синельников начал строить авиамодели еще с восьмого класса. Задумал он тогда поступить в авиационную школу. Случилось, что в авиашколу не поступил, а страсть к этим маленьким крылатым машинам осталась.

Те, кто пришел в кружок впервые, занимаются за одним большим составным столом в средней части помещения. У них одна программа, одна задача: овладеть начальными знаниями, научиться строить и запускать простейшие модели. У старших — отдельные столы, расставленные вдоль стен, и планы работы — индивидуальные.

...Саша Ефремов усердно обрабатывает напильником какую-то деталь резинодвигательной модели.

— Она уже у него готова, да все совершенствует ее, — улыбаясь, замечает Синельников. — Каждый ищет возможность что-то улучшить.

Михаил Дячков и Юра Бондаренко строят планеры. Схематическая модель кажется совсем несложной, но не так-

● Андрей Трусов, руководитель кружка ракетомodelистов Сергей Апарнев и Владимир Лапин.

Фото автора.

то просто ее запустить на полном леере. Необходимы точные расчеты, кропотливая регулировка, большое терпение. А Николай Галушкин и Эдик Колесников — кордовики. Заканчивает кордовое «летающее крыло» Володя Ануров. Осталось запасть топливный бачок для кордовой модели и Саше Большакову.

Владимир Кутинов работает на производстве. Несколько лет назад он спроектировал и построил модель планера с крылом удлиненного размаха и на соревнованиях спортсменов Центральной зоны РСФСР занял третье место.

— Полезное занятие — авиамоделизм, — говорит Кутинов.

К его становлению как работника творческого — слесаря самого высокого разряда, изготавливающего сейчас на своем заводе уникальные приборы, авиамодельный кружок тоже имеет самое прямое отношение. Здесь он учился любить труд, читать чертежи, работать с инструментом.

Владимиру Каржавину авиамоделизм помог стать отличным токарем. Он задумал построить модель, управляемую по радио. Дома у него появились книги по радиотехнике, телемеханике, автоматике. В то время в Москве заслуженный тренер СССР М. Васильченко про-

● Готовы к выходу в поле!



водил по радиоуправляемым моделям специальный семинар. Надо ли говорить, с каким жаром включился в его работу Каржавин! Как и следовало ожидать, коллективная творческая деятельность семинара дала хорошие результаты. Была разработана радиоаппаратура пропорционального управления, удовлетворяющая самым высоким требованиям. С такой «радионачинкой» и летала модель самолета, построенная Каржавиным.

Знание радиотехники открыло ему дорогу в специальности регулировщика радиоаппаратуры. Сейчас у него самая высокая по этой специальности квалификация — шестой разряд. И не только это. Навыки творческого мышления, полученные в кружке, и умелые руки привели Каржавина в ряды Всесоюзного общества изобретателей и рационализаторов. Он — член совета первичной организации этого общества. Сконструировал и изготовил микродрель для сверления отверстий на печатных платах в труднодоступных местах. Предложил оригинальное приспособление для снятия фторопластовой изоляции монтажного провода.

Часть авиалаборатории занимают ракетомodelисты. Руководит ими Сергей Апарнев. На четвертом чемпионате Европы он занял третье место, уверенно выступив с моделью-копией космического корабля «Союз», а вся команда завоевала второе место. Здесь занятия также идут на разных уровнях. Новички осваивают простейшие модели ракет, технологию их изготовления, запуск. Привыкают к точным измерениям, учатся делать чертежи. Те, кто уже накопил опыт, — конструируют спортивные модели. У них начинаются трепетные волнения исследователей, рождаются мечты о будущем...

Девятиклассник Володя Лапин мечтает об авиационном училище. А сегодня строит экспериментальную модель ракеты. Испытывает новое термозащитное покрытие из слоев алюминиевой фольги и бумаги, совершенствует механизм для изменения траектории полета. Рядом с Лапиным — Андрей Трусов, Лева Гаспаров. Они призеры всесоюзного конкурса «Космос».

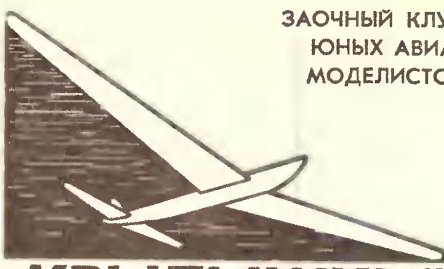
У Сергея Апарнева ребята учатся точности и аккуратности изготовления мельчайших деталей. Да и сам он неустанно совершенствуется в этом тонком деле, на производстве трудится у координатно-расточного станка повышенной точности. Его продукция — штампы, прессформы для изготовления очень мелких ответственных деталей приборов, используемых во многих отраслях промышленности. В такой работе необходима высокая степень мастерства.

Частенько заглядывают в кружок и те, кто когда-то занимался в нем, а теперь живет и трудится далеко от родной Черноголовки. Еще с пятого класса строил здесь модели Михаил Чернышов. Кружок стал для него как бы ближайшим подступом к поступлению в авиационный институт. Сейчас он студент первого курса. Такой же путь избрал и Алексей Мальков, который уже на втором курсе авиационного института, и Толя Макаров, ныне военный летчик.

С. ИГНАТЬЕВ

Московская обл.

**ЗАОЧНЫЙ КЛУБ
ЮНЫХ АВИА-
МОДЕЛИСТОВ**



„КРЫЛЫШКИ“

2. КРИТЕРИИ ПОДОБИЯ. ЧИСЛО РЕЙНОЛЬДСА

КРИТЕРИИ ПОДОБИЯ используются при исследовании аэродинамических характеристик летательных аппаратов и моделей. С помощью критериев подобия можно переходить от результатов экспериментов с моделями или макетами в аэродинамических трубах или в других установках к аэродинамическим характеристикам натуральных летающих объектов. Они позволяют также определить аэродинамические характеристики одной модели по известным аэродинамическим характеристикам другой модели.

Критерии подобия представляют собой безразмерные параметры, с помощью которых устанавливается подобие модели и натурального объекта. В каждом отдельном случае при помощи критерия подобия учитывается основной фактор, управляющий этим явлением. К критериям подобия относятся число Рейнольдса, число Фруда, число Струхала и др.

Английский ученый Рейнольдс, изучая характер течения жидкостей по трубам, поставил такой опыт: в поток воды, текущий по трубе, он вводил посредством тонкой стеклянной трубочки воду, окрашенную перекисью марганца (рис. 1, а, б). Изменяя скорость потока в большой трубе, Рейнольдс заметил, что при малых скоростях окрашенная струйка течет, не смешиваясь, внутри основного потока воды в виде тонкой нити (рис. 1, а). Течение, при котором жидкость движется как бы параллельными слоями, без перемещения частиц в направлении, перпендикулярном потоку, называется ламинарным. При увеличении скорости в основном потоке образуется множество вихрей, которые впоследствии размываются потоком (рис. 1, б). Течение, при котором частицы помимо поступательного и вращательного движения, беспорядочно движутся поперек потока, называется турбулентным.

Ламинарное и турбулентное течения можно наблюдать и в домашних условиях. Откроем слегка водопроводный кран так, чтобы струйка воды спокойно вытекала из него (рис. 1, в). Это и будет ламинарное течение. Если затем вставим в струйку иголку (рис. 1, д), то течение завихрится. То же получится, если откроем кран сильнее, — вода будет вытекать завихренной струйкой — это будет турбулентное течение (рис. 1, ж).

Проделав ряд опытов, Рейнольдс пришел к выводу, что при неизменном размере большой трубки для данной жидкости образование вихрей и нарушение спокойного течения жидкости зависит от скорости течения. Кроме того, нарушение спокойного течения жидкости при неизменной скорости зависит от диаметра трубки. Выводы из опытов Рейнольдс выразил формулой

$$Re = \frac{vd}{\nu}$$

где $d[m]$ — диаметр трубки.

Зависимость, предложенная Рейнольдсом, действительна не только для воды, но и для любого случая движения тел в воздухе. В этом случае

$$Re = \frac{vl}{\nu},$$

где $l[m]$ — характерный размер тела вдоль движения.

Число Рейнольдса (Re) — это безразмерный параметр, характеризующий отношение инерционных сил к силам вязкости набегающего на тело воздушного потока.

Ламинарное и турбулентное течения газа можно обнаружить при следующем опыте. Если газовую горелку поместить в воздушный поток, движущийся с малой скоростью (рис. 1, г), то газовый факел будет иметь заостренную форму, то есть течение ламинарное. Если скорость воздушного потока увеличить, то течение станет турбулентным и газовый факел будет иметь размытую форму (рис. 1, е).

Рейнольдс пришел к заключению, что переход ламинарного течения в турбулентное для жидкостей (газов), имеющих различную вязкость, должен осуществляться всегда при одном и том же значении величины Re . Значение Re , при котором осуществляется переход ламинарного течения в турбулентное, называется критическим числом Рейнольдса и обозначается

$$Re_{кр}$$

Число Рейнольдса является важнейшим понятием аэродинамики вообще и аэродинамики летающих моделей в частности.

При движении в воздухе у Земли

$$Re = 69\,000 \cdot v \cdot l$$

На рис. 2 представлены различные летающие объекты и даны числа Re для характерных скоростей их полета.

Число Фруда (Fr) — безразмерный параметр, характеризующий отношение инерционных сил к силе тяжести:

$$Fr = \frac{v^2}{g \cdot l}$$

где g — ускорение свободного падения.

Число Струхала (Sh) — безразмерный параметр, учитывающий периодичность явления (при наличии периодически повторяющихся процессов). Определяется по формуле

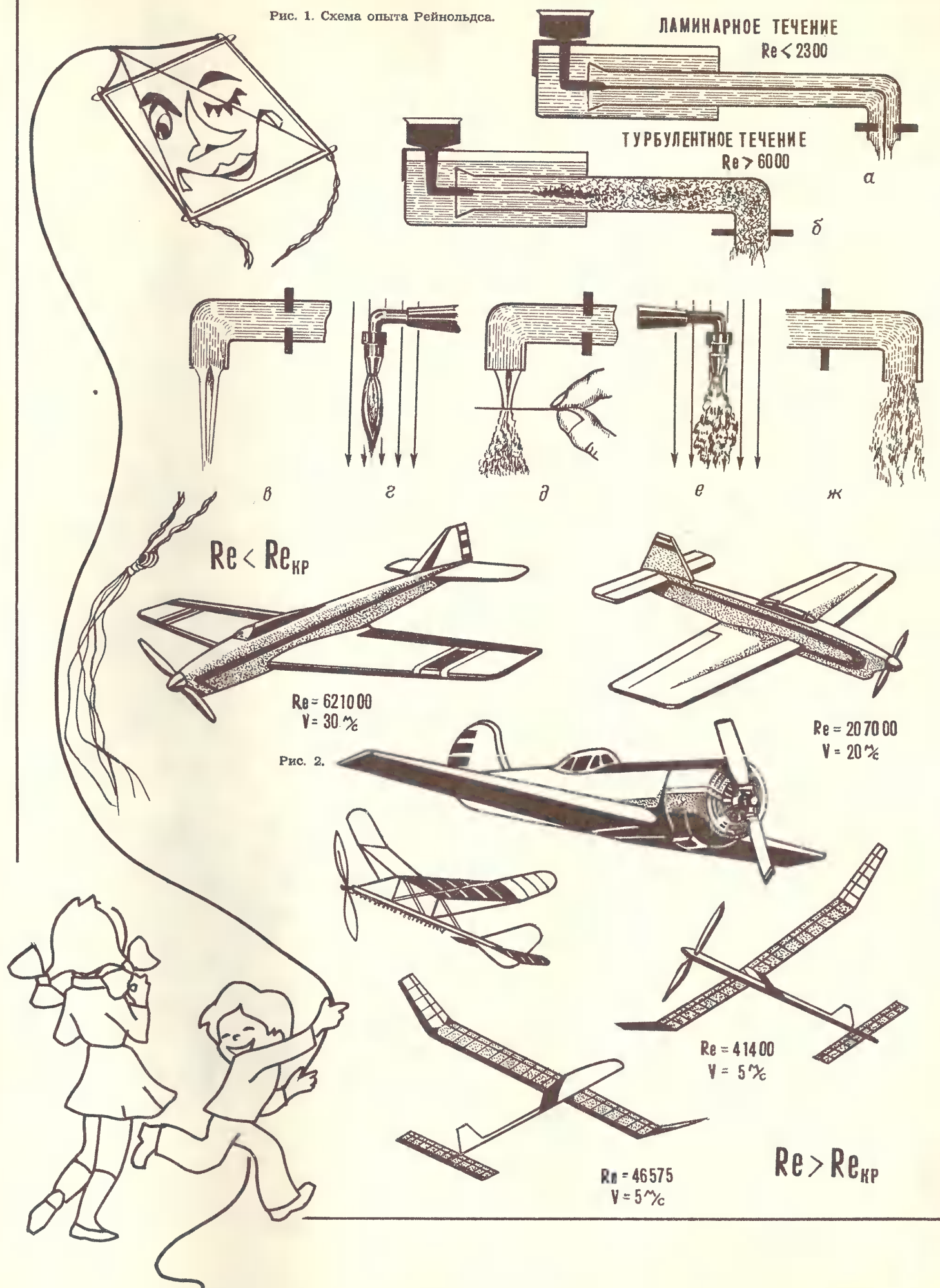
$$Sh = \frac{v}{n_e}$$

где n_e — число колебаний в секунду.

Н. ЛЯШЕНКО,
руководитель заводского клуба
юных техников

Харьков

Рис. 1. Схема опыта Рейнольдса.



ПОЛЕТ НАЧИНАЕТСЯ НА ЗЕМЛЕ

В. ЖЕБРАК,
начальник Главного агентства
воздушных сообщений Министерства
гражданской авиации СССР

СЕЙЧАС, КАК И ВО ВСЕХ подразделениях гражданской авиации, будни нашего коллектива насыщены напряженным трудом. Достоинно, новыми производственными успехами мы встречаем свой профессиональный праздник — День Аэрофлота. Все наши свершения посвящаем XXVI съезду родной партии. Предсъездовское социалистическое соревнование помогло повысить качество всей нашей работы.

Пассажиры, пользующиеся услугами московского городского аэровокзала на Ленинградском проспекте, видят, что он за сравнительно короткий срок изменил свой облик. В его правой части появился специальный блок из 48 билетных касс. Отделанный деревом и кожей кассовый блок не только красив, но и технологичен, компактен. Улетающим москвичам и гостям столицы теперь гораздо удобнее покупать билеты. Высвободившаяся площадь дала возможность ликвидировать толчею, очереди, способствовал этому и перевод торговых киосков на антресольный этаж.

В левой части вокзала выросло и вовсе необычное, не имеющее аналогов сооружение. Новая выставка «Гражданская авиация СССР» разместилась в... фюзеляже пассажирского самолета. Поднявшись по специальному пандусу, напоминающему самолетный трап, посетители оказываются в салоне ши-

рокофюзеляжного лайнера. Интерес вызывает информационная лента с цветными слайдами, посвященными истории и сегодняшнему дню гражданской авиации. Формой слайды напоминают иллюминаторы. В витринах — макеты советских воздушных кораблей. Несколько экранов сообщают различную информацию в виде текста и соответствующих «картинок». На большом бронзовом вращающемся глобусе отмечены международные маршруты Аэрофлота...

Авторы проекта реконструкции — известный советский художник лауреат Ленинской и Государственной премий СССР З. К. Церетели, художник-архитектор Г. М. Аджиашвили. Реконструкция интерьера аэровокзала преследовала создание современных условий для обслуживания авиапассажиров в здании на Ленинградском проспекте.

Главагентство — сложное разветвленное хозяйство, равного которому, пожалуй, нет нигде за рубежом. Велик объем выполняемой работы. В десятой пятилетке из Москвы в различные аэропорты отправлено 58 миллионов пассажиров, что почти на треть больше, чем в предыдущей пятилетке! План минувшей пятилетки выполнен досрочно, к 1 декабря. За период с 1976 по 1980 годы в два с половиной раза увеличился удельный вес перевозок на новых самолетах, включая Ил-62 и Ту-154. Отырты авиалинии из Москвы в Нефтеюганск, Надым, Комсомольск-на-Амуре и другие города. На многих трассах самолеты старых типов заменены на новые. Только лайнер Ту-154 совершает сейчас рейсы из Москвы в 62 города страны.

В одиннадцатой пятилетке к перечисленным лайнерам третьего поколения добавляются новые пассажирские самолеты



Зал управления воздушным движением московской зоны.

НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ ПРОДОЛЖИТЬ РАЗВИТИЕ СЕТИ АЭРОПОРТОВ НА МАГИСТРАЛЬНЫХ И МЕСТНЫХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЯХ С ОСНАЩЕНИЕМ ИХ СОВРЕМЕННЫМИ СРЕДСТВАМИ МЕХАНИЗАЦИИ И АВТОМАТИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ПРОЦЕССОВ И ОБСЛУЖИВАНИЯ САМОЛЕТОВ...

Проект ЦК КПСС к XXVI съезду партии «Основные направления экономического и социального развития СССР на 1981—1985 годы и на период до 1990 года.»

ты — широкофюзеляжный Ил-86 и ближнемагистральный Як-42. Ил-86 будет эксплуатироваться на наиболее оживленных трассах, включая курортные города. Як-42 свяжет Москву с рядом краевых и областных центров. Продолжится замена старых самолетов на более современные. Скажем, Ту-154 станет курсировать в Караганду, Улан-Удэ, Ижевск, Ленинакан, Ленинабад, Андижан, Бухару... Ил-62 без посадки летает в Магадан.

Объемы перевозок постоянно растут. Без широкой автоматизации справляться с пассажиропотоками было бы просто невозможно. В новой пятилетке перед коллективом нашего агентства стоят большие проблемы. Одна из важнейших связана с дальнейшим совершенствованием автоматизированной системы «Сирена», ведающей продажей билетов и бронированием мест транзитным пассажирам.

За время эксплуатации ее услугами воспользовались свыше 70 миллионов человек. Накануне летних Олимпийских игр в Москве «Сирена» была полностью переведена на обслуживание ЭВМ третьего поколения. Это более чем в два раза ускорило оформление билетов. С переводом «Сирены» на новый рабочий режим уровень автоматизации продажи билетов достиг 93 процентов.

Однако у «Сирены» есть и недостатки. Самый существенный — некоторые операции по-прежнему не автоматизированы. Скажем, прежде, чем набрать на клавиатуре запрос пассажира, кассир должен взглянуть в расписание, чтобы установить номер рейса, а затем, получив отпечатанный билет, — вписать в него и в контрольный талон фамилию, имя, отчество пассажира и прочие данные. Есть и другие неавтоматизированные или не полностью автоматизированные операции.

Ныне разрабатывается Общесоюзная автоматизированная система управления продажей билетов и бронированием мест АСУ-5. В нее будут входить несколько центров, расположенных в различных районах страны. Московский центр войдет в строй в 1981 году, заменит «Сирену» и обеспечит отpravку до 20 миллионов воздушных путешественников в год.

Что же сулит АСУ-5! Во-первых, увеличится количество рейсов, контролируемых системой. Причем имеются в виду полеты, включенные в расписание, и вне его. Таким образом, отпадает необходимость вручную продавать билеты на дополнительные рейсы в предпраздничные дни, как это иногда делается сейчас. АСУ-5 будет работать круглосуточно, с перерывом только на один час. Выгоду этого хорошо ощутят жители восточных и северных городов, где разница в пояском времени создает 4—5-часовой перерыв связи с «Сиреной». Намечено также целиком автоматизировать заполнение билета. Кстати, разработана более удобная форма билета.

Московский центр АСУ-5 создается как один из главных опорных пунктов Общесоюзной системы, включает вычислительный комплекс из семи современных машин. Для него разработана специализированная операционная система, которая позволит повысить общую производительность и надежность работы всего комплекса.

Готовясь к XXVI съезду КПСС, коллектив Глав агентства поставил перед собой задачу изыскивать резервы для максимального удовлетворения спроса пассажиров. Эта же задача — главная во всей нашей деятельности на ближайшие годы. Значительно поможет в обслуживании москвичей и гостей столицы служба «Авиасервис». В специально строящемся на Новокировском проспекте здании разместится крупнейшее в нашем агентстве отделение по приему заказов на билеты по телефону с последующей доставкой их на дом.

Скажу и о служебно-пассажирском комплексе (СПК), создание которого завершается в новом помещении недалеко от Ленинградского проспекта. Здесь мы хотим открыть еще одну гостиницу на тысячу мест, большой ресторан, конфе-

Ми-8 в труднодоступных районах Кавказа.



ХАБАРОВСК.



ТБИЛИСИ.



Фото И. СНЕГИРЕВА.

ЮЖНО-САХАЛИНСК.



ПОЛЕТ НАЧИНАЕТСЯ НА ЗЕМЛЕ

ренц-залы. В ближайшей перспективе мыслится такая форма обслуживания транзитных пассажиров, следующих через Москву, как бронирование мест в гостинице одновременно с покупкой ими билетов в своих городах.

Следует особенно сказать о транзитных пассажирах. Количество их растет вопреки прогнозам некоторых специалистов, считавших, что по мере развития линий гражданской авиации число полетов с пересадками уменьшится. Практика показывает обратное. Кроме того, к так называемым «транзитникам» добавляется быстро растущий отряд воздушных путешественников, заранее купивших обратные билеты. Бронирование мест, оформление билетов и вообще вся организация перевозок транзитных пассажиров — весьма хлопотное и, пожалуй, наиболее трудное для нас дело. Именно здесь мы видим скрытые резервы для улучшения деятельности нашего агентства и других подразделений Аэрофлота. Есть возможность сэкономить время, предупредить потерю мест, что часто бывает из-за того, что слабо ведется контроль за прилетом пассажиров в аэропорты пересадок. В этом смысле крайне важно, чтобы агентства и аэропорты организовывали транзитные перевозки по одной методике, действовали синхронно, как четко отлаженный механизм.

Нельзя не остановиться и на деятельности такой важной службы, как справочно-информационная. Мы постоянно расширяем каналы связи, по которым москвичи могут получить интересные сведения о движении воздушных лайнеров. Будем продолжать эту работу и в одиннадцатой пятилетке. Надежную, быструю связь с нашими отделениями и кассами, разбросанными по городу, поможет установить современная квазиэлектронная АТС на пятьсот номеров. Введется в строй также узел автоматической коммутации более чем на тысячу номеров.

Более ста миллионов пассажиров в год перевозит Аэрофлот. Только из Москвы в различные концы страны ведут свыше двухсот прямых воздушных линий. А всего по стране разветвленная воздушная сеть насчитывает около 3600 пунктов. И как важно, чтобы, готовясь к вылету, с самых первых шагов путешественник чувствовал заботу и внимание тех, кто призван обслуживать его на земле.

Коллектив Главного агентства воздушных сообщений считает своей первоочередной задачей создание у пассажиров хорошего настроения. Для этого уже многое сделано, многое будет осуществлено в новой пятилетке. Планы партии на предстоящее пятилетие вдохновляют нас на новые трудовые успехи.

ПЕРВЫЙ ЧЕМПИОНАТ ДЕЛЬТАПЛАНЕРИСТОВ

Первому чемпионату Украины по дельтапланерному спорту, состоявшемуся в Крыму на горе Клементьева, предшествовали отборочные соревнования в четырех зонах, привлечших спортсменов более 20 областей республики.

Предварительно провел республиканский семинар судей, где утвердили программу соревнований и состав судейской коллегии.

К участию в первом чемпионате Украины допускались спортсмены, имеющие спортивную квалификацию не ниже 2-го разряда, успешно выступавшие на зональных стартах. Они подробно изучили район полетов и инструкции по производству полетов на дельтадроме «Гора Клементьева».

На старты вышли сборные команды Киева, Одессы, Днепропетровска, Крымской, Черновицкой, Ивано-Франковской, Харьковской и Николаевской областей. Полеты выполнялись только на дельтапланах первого класса (без аэродинамического управления), имеющих противопикирующее устройство. Каждый аппарат тщательно проверялся и принимался технической комиссией под председательством А. Дашивца.

Программа чемпионата включала: полет на цель, когда спортсмен должен стартовать и приземлиться в заданной точке; полет по заданному маршруту, отмеченному не более чем пятью вешками, с посадкой на указанной площадке приземления. При этом максимально удаленная вешка располагалась так, чтобы ее нельзя было облетать, пользуясь только потоком обтекания. Это одно из сложных упражнений, позволяющее выявить качество техники пилотирования, летные свойства дельтаплана.

В этом упражнении победил В. Тюменцев (Черновцы). Отличный пилот, он и его товарищи по спорту много работают над созданием средств спасения при аварийных ситуациях в воздухе. Ими разработан и испытан специальный парашют.

В полете на дальность чемпионом Украины стал Паламарь (Черновцы). Первое место в многоборье завоевал Гриненко (Симферополь), второй — Тюменцев (Черновцы), третий — Наливайко (Симферополь).

В командном зачете: впереди Крымская, Черновицкая области и город Киев.

А. ШУМОВА,
главный судья чемпионата,
судья республиканской категории

Крымская область

№ 2

1981

Родной партии — наши думы и дела	1
И. Светличный. Гордимся родным училищем	2
А. Мамаев. К новым рубежам	4
В. Харьюзов. Наш двадцать шестой	5
В. Горбачев. Победитель предсезонного соревнования — Брянский авиаспортклуб	6
С. Коваленко. ...Мы всегда готовы!	8
Л. Леонова. Защищая спортивный флаг Родины	10
С. Баранов. Лучшая группа	10
А. Николаев, М. Лисун. Прочная база новых достижений в космосе	12
В. Смирнов. Стелу посвящая	14
Н. Штучкин. Коммунисты, ровесники Октября	14
Ф. Чув. От имени страны. За Родину! Шла Россия	15
А. Федоров. Нас учили коммунисты	16
Н. Чугунов. Партии Ленина рядовой	17
С. Чудинов. Трудовые подарки	18
М. Федотовских. Новые стихи	19
А. Хоробрых. Крылья дружбы	20
О. Богданов, Я. Орлов. Знакомьтесь: Ан-72	22
И. Дынин. Энциклопедия мужества	24
И. Злыденный. Гвардейский экипаж	25
Опытные самолеты второй мировой войны. Як-3У	26
М. Швидкий. Слово о фронтовом друге	27
Безопасность — азбука полета	27
В. Сазанов. Тренировка парашютиста-многоборца	28
А. Мазуров. Новый тренажер	31
С. Игнатьев. Исследователи живут в Черногловке	31
Заочный клуб юных авиамodelистов «Крылышки»	
Н. Лященко. Критерии подобия. Число Рейнольдса	32
В. Жебран. Полет начинается на земле	34

На 1-й стр. обл.: Рисунок Г. Линде.

Главный редактор М. И. ГОЛЫШЕВ

Редакционная коллегия:
А. Д. АНУФРИЕВ, Н. Г. БАЛАКИН,
И. Ф. БОБАРКИН, Ю. А. КОМИЦЫН,
М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ (ответственный секретарь),
И. И. ЛИСОВ, А. Ф. МАЛЬКОВ, А. Л. МАМАЕВ,
И. А. МЕРКУЛОВ, А. Ш. НАЗАРОВ,
А. Г. НИКОЛАЕВ, Б. А. СМЕРНОВ,
П. С. СТАРОСТИН, В. А. ТАРХАНОВСКИЙ
(зам. главного редактора),
Ю. Н. УТКИН, Л. Д. ФИЛЬЧЕНКО,
М. П. ЧЕЧНЕВА

Художественный редактор
Л. В. Шаропова

Корректор М. П. Ромашова

АДРЕС ТЕЛЕФОНЫ
РЕДАКЦИИ:
107066, Москва, Б-66, Новорязанская ул., д. 26. Телефоны: 261-68-96,
261-66-08, 261-68-35, 261-73-07,
261-68-90

Сдано в производство 22.12.80.
Подписано в печать 12.01.81.
60×90/8 5 п. л. Т-41352
Тираж 55 000 Зак. 658
Цена номера 30 коп.

Издательство ДОСААФ СССР
3-я типография Воениздат

НЕБО ЗОВЕТ

В **ВОЕННЫЕ** авиационные училища принимаются лица мужского пола из числа гражданской молодежи, солдат, сержантов и старшин срочной службы всех родов войск, независимо от военной специальности и срока службы в армии, с законченным средним образованием, а также из числа выпускников суворовских и нахимовских военных училищ, годных по состоянию здоровья к обучению в училище и успешно сдавших вступительные экзамены. Возраст поступающих — от 17 до 21 года — определяется на 1 сентября года приема.

Военнослужащие сверхсрочной службы принимаются на учебу по истечении двух лет сверхсрочной службы в возрасте не старше 23 лет.

Прапорщики и мичманы могут поступать на учебу в высшие военные авиационные училища по истечении двух лет службы на должностях прапорщиков, мичманов или офицерских должностях в возрасте не старше 25 лет (в летные училища не старше 23 лет).

Военнослужащие срочной и сверхсрочной службы, желающие поступить на учебу, подают рапорт по команде на имя командира части до 25 февраля, а гражданская молодежь — заявление в райвоенкомат по месту жительства до 30 апреля года поступления.

В рапорте военнослужащие указывают: воинское звание, фамилию, имя и отчество, занимаемую должность, год и месяц рождения, образование и наименование военно-учебного заведения, в которое желают поступить. К рапорту прилагаются: автобиография, служебная и партийная (комсомольская) характеристики, нотариально заверенные копии документа о среднем образовании и свидетельства о рождении, три заверенные фотокарточки (без головного убора, размером 4,5×6 см).

В заявлениях юноши из числа гражданской молодежи указывают фамилию, имя и отчество, год и месяц рождения, адрес местожительства, а также наименование военно-учебного заведения, в которое желают поступить. К заявлению прилагаются: автобиография, характеристика с места работы или учебы, партийная (комсомольская) характеристика, копии документов о среднем образовании (учащиеся средних школ представляют справку о текущей успеваемости), свидетельство о рождении и три заверенные фотокарточки (без головного убора, размером 4,5×6).

Паспорт, военный билет или приписное свидетельство, подлинники документы о среднем образовании и свидетельство о рождении предъявляются кандидатами в приемную комиссию по прибытии в военно-учебное заведение.

Выезд кандидатов в училища производится в сроки, установленные для сдачи вступительных экзаменов, по вызову училищ через военкоматы и командиров частей, которые выдают им документы на бесплатный проезд. Кандидаты, прибывшие в училище, обеспечиваются бесплатным питанием и общежитием.

Конкурсные вступительные экзамены в высших летных и инженерных училищах ВВС проводятся в объеме программ средней школы по математике (письменно и устно), физике (устно), русскому языку и литературе (письменно). В Курганском высшем военно-политическом авиационном училище — по истории СССР (устно), русскому языку и литературе (письменно), математике (устно) и географии (устно). В средних авиационных училищах вступительные экзамены проводятся по двум предметам: русскому языку и литературе (письменно) и математике (устно). Кандидаты из гражданской молодежи, кроме того, проверяются по физической подготовке в объеме требований отдельных норм комплекса ГТО СССР.

Вступительные экзамены проводятся с 15 июля по 5 августа. Лица, награжденные по окончании средней школы золотой (серебряной) медалью или окончившие среднее специальное учебное заведение с дипломом с отличием, при поступлении в высшие военные авиационные училища сдают только один экзамен по математике (письменный или устный). При сдаче экзамена по этой дисциплине на «отлично» они от дальнейших экзаменов освобождаются, а при получении оценки «4» или «3» сдают экзамены и по остальным дисциплинам, выносимым на вступительные экзамены. Выпускники средней школы, награжденные похвальной грамотой «За особые успехи в изучении отдельных предметов», при поступлении в средние военные авиационные училища от сдачи экзаменов по этим дисциплинам освобождаются.

Без вступительных экзаменов в военно-учебные заведения зачисляются:

- Герои Советского Союза и Герои Социалистического Труда;
- выпускники суворовских училищ — в высшие командные (с 4-летним сроком обучения) и в высшие военно-политические училища;

- лица, окончившие среднюю школу с золотой (серебряной) медалью или средние специальные учебные заведения с дипломом с отличием, а также выпускники суворовских военных и нахимовских военно-морских училищ — в средние военные училища.

В высшие и средние военные авиационные училища, кроме того без вступительных экзаменов могут быть зачислены на первый курс после соответствующего собеседования лица, успешно (на «хорошо» и «отлично»), окончившие первый или последующий курсы гражданских вузов по специальностям, соответствующим профилю данного училища, и отвечающие другим требованиям для поступления в военные авиационные училища.

Военнослужащие срочной и сверхсрочной службы, являющиеся отличниками боевой и политической подготовки (не менее одного года) и объявленные в приказе по воинской части, принимаются в авиационные училища вне конкурса при

условии положительной сдачи вступительных экзаменов. Также принимаются вне конкурса при поступлении в средние военные училища военнотруженики сверхсрочной службы.

Кандидаты, направленные на учебу по общесоюзным комсомольским путевкам, выдаваемым районными и городскими комитетами комсомола, политическими отделами частей, передовые рабочие и колхозники пользуются преимущественным правом на конкурс среди абитуриентов, получивших одинаковое количество баллов. Также преимущественным правом при поступлении в авиационные училища среди лиц, получивших одинаковое общее количество баллов на экзаменах, пользуются выпускники юношеских военно-патриотических школ при военных училищах, лица из числа гражданской молодежи, награжденные после окончания средней школы похвальными грамотами, а также представившие документы об активном участии в школьных и других кружках, в олимпиадах, конкурсах и смотрах, проводимых высшими учебными заведениями и организациями.

Конкурсный отбор кандидатов из числа военнотружеников и гражданской молодежи проводится раздельно в соответствии с общим количеством баллов, складываемых из оценок, полученных на вступительных экзаменах и средней арифметической оценки по всем дисциплинам из документа о среднем образовании.

Сроки обучения в высших летных, военно-политическом, в Харьковском училище связи (кроме специальности радиотехнических систем обеспечения полетов) и Воронежском (кроме специальности по метеорологии) училищах — 4 года; в высших инженерных училищах — 5 лет; в средних авиационно-технических училищах — 3 года.

За время обучения курсантам ежегодно предоставляются двухнедельные каникулы и месячный отпуск с бесплатным проездом.

Окончившим училище присваивается звание «лейтенант», «лейтенант-инженер» или «лейтенант технической службы» и выдается диплом общесоюзного образца с присвоением соответствующей квалификации.

ОБЪЯВЛЯЕТСЯ ПРИЕМ КУРСАНТОВ НА ПЕРВЫЙ КУРС

Армавирское высшее военное авиационное Краснознаменное училище летчиков (352918, г. Армавир, Краснодарского края). Качинское высшее военное авиационное ордена Ленина Краснознаменное училище летчиков имени А. Ф. Мясникова (400010, г. Волгоград, 10).

Ейское высшее военное авиационное ордена Ленина училище летчиков имени дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР В. М. Комарова (353660, г. Ейск-7, Краснодарского края).

Черниговское высшее военное авиационное училище летчиков имени Ленинского комсомола (250003, г. Чернигов, 3).

Харьковское высшее военное авиационное ордена Красной Звезды училище летчиков имени дважды Героя Советского Союза С. И. Грицевца (310028, г. Харьков, 28).

Борисоглебское высшее военное авиационное ордена Ленина Краснознаменное училище летчиков имени В. П. Чкалова (397140, г. Борисоглебск, 2, Воронежской области).

Тамбовское высшее военное авиационное училище летчиков имени М. М. Расковой (392004, г. Тамбов, 4).

Барнаульское высшее военное авиационное училище летчиков имени главного маршала авиации Вершинина К. А. (656018, г. Барнаул, 18).

Оренбургское высшее военное авиационное Краснознаменное училище летчиков имени И. С. Полбина (460014, г. Оренбург, 14).

Балаховское высшее военное авиационное училище летчиков имени главного маршала авиации Новикова А. А. (412340, г. Балахов, 3, Саратовской обл.).

Сызранское высшее военное авиационное училище летчиков (446007, г. Сызрань, 7, Куйбышевской обл.).

Саратовское высшее военное авиационное училище летчиков (410601, г. Саратов, п/о Сокол).

Ворошиловградское высшее военное авиационное училище штурманов имени Пролетариата Донбасса (348004, г. Ворошиловград, 4).

Челябинское высшее военное авиационное Краснознаменное училище штурманов имени 50-летия ВЛКСМ (454015, г. Челябинск, 15).

Курганское высшее военно-политическое авиационное училище (640016, г. Курган, 16).

Киевское высшее военное авиационное инженерное училище (252043, г. Киев, 43).

Рижское высшее военное авиационное инженерное училище имени Якова Алксниса (226031, г. Рига, 31).

Даугавпилсское высшее военное авиационное инженерное училище имени Яна Фабрициуса (228402, г. Даугавпилс, 2, Латвийской ССР).

Воронежское высшее военное авиационное инженерное училище (394064, г. Воронеж, 64).

Харьковское высшее военное авиационное училище связи имени Ленинского комсомола Украины (310165, г. Харьков, 165).

Иркутское высшее военное авиационное инженерное ордена Красной Звезды училище имени 50-летия ВЛКСМ (664036, г. Иркутск, 36).

Тамбовское высшее военное авиационное инженерное ордена Ленина Краснознаменное училище Ф. Э. Дзержинского (392006, г. Тамбов, 6).

Харьковское высшее военное авиационное инженерное Краснознаменное училище (310048, г. Харьков, 48).

Калининградское военное авиационно-техническое училище (236044, г. Калининград, 44, обл.).

Васильновское военное авиационно-техническое училище имени 50-летия Ленинского комсомола Украины (255130, г. Васильнов, 3, Киевской области).

Пермское военное авиационно-техническое училище имени Ленинского комсомола (614049, г. Пермь, 49).

Ачинское военное авиационно-техническое училище имени 60-летия ВЛКСМ (662100, г. Ачинск, 1, Красноярского края).

Кировское военное авиационно-техническое училище (610041, г. Киров, 41, обл.).

Б.Ф.Р.

Соревнуясь в честь XXVI съезда КПСС,
авиаторы Н-ской части
Краснознаменного Закавказского
военного округа
добились больших успехов.
Полеты над горной местностью
и морскими просторами, одиночные
и групповые воздушные бои,
перехваты высотных и низколетящих целей
требуют от экипажей особой выносливости,
психологической и физической закалки.
И летчики в полной мере
обладают этими качествами.
Каждое полетное задание
они выполняют успешно,
в любой обстановке
действуют активно,
умело, инициативно.
Военные авиаторы зорко охраняют
советское небо.



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

На снимке: отличники боевой и политической подготовки майор В. Будяк, подполковник А. Бойко, капитан Ю. Трубинин, старший лейтенант Г. Чекулаев, майор В. Макаров, капитан В. Ежов, капитан В. Соловьев.

Фото Д. ПЕТРЯЕВА

Индекс
70450

Цена
30 коп.